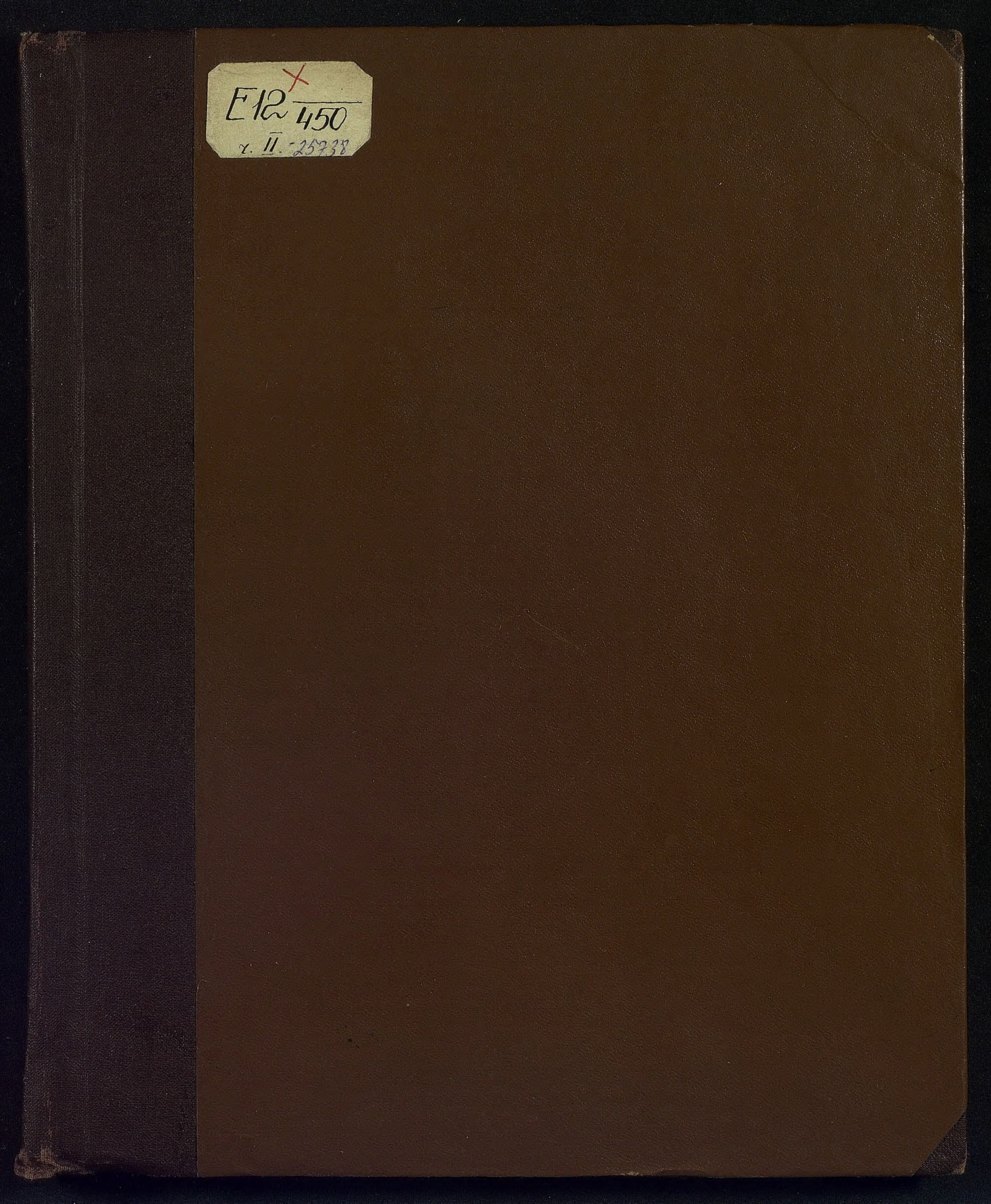
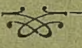


УПРАВЛЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Не подлежитъ оглашенію.

КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ
ДѢЯТЕЛЬНОСТИ
РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ
ВО ВТОРУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ВОЙНУ.



Часть 2-ая.

(Первое полугодіе 1915 года).



ПЕТРОГРАДЪ.
Типо-Литографія Н. І. Евстифѣева, Невскій 15 и Мѣщанская 20.
1916.

УПРАВЛЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Не подлежитъ оглашенію.

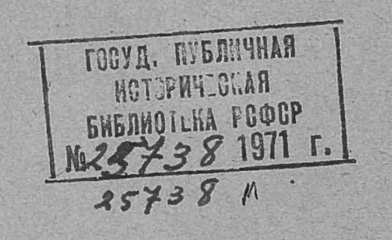
КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ
ДѢЯТЕЛЬНОСТИ
РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ
ВО ВТОРУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ВОЙНУ.

Часть 2-ая.

(Первое полугодіе 1915 года).



ПЕТРОГРАДЪ.
Типо-Литографія Н. І. Евстифѣева, Невскій 15 и Мѣщанская 20.
1916.



ОГЛАВЛЕНІЕ.

IV. Выполненіе перевозокъ.

А. Воинскія перевозки.

Стр.

ВВЕДЕНІЕ.

Исторія человѣчества не знаетъ событій, похожихъ по своимъ размѣрамъ и обстоятельствамъ на нынѣшнія. Никакой аналогіи происходящему нельзя найти въ прошломъ.

Сражаются многомилліонныя арміи, снабженныя огромнымъ количествомъ невѣдомыхъ до сего міру орудій, снарядовъ и разныхъ техническихъ средствъ; военные расходы исчисляются милліардами; въ борьбу втянуты почти всѣ величайшія страны, съ сотнями милліоновъ населенія; отзывается же война — даже въ самыхъ отдаленныхъ углахъ всего міра.

Въ этой великой борьбѣ народовъ одна изъ первенствующихъ ролей упадаетъ на долю желѣзныхъ дорогъ и ихъ персоналъ. Современныя войны показали, что желѣзныя дороги съ ихъ особой арміей служащихъ и рабочихъ (которая у насъ достигаетъ почти милліона человѣкъ) составляютъ какъ бы новый родъ оружія, обязательно необходимый для нынѣшнихъ колоссальныхъ дѣйствующихъ армій, при чемъ въ такой мѣрѣ, что безъ помощи желѣзныхъ дорогъ дѣйствующая армія становится недѣеспособной, безсильной для борьбы: безпрерывная и точная доставка ежедневно въ сотняхъ поѣздовъ людей, продовольствія, амуниціи и снарядовъ на фронтъ, переброска милліонныхъ войскъ по фронту и изнутри страны, отвозка съ театра войны сотенъ тысячъ больныхъ, раненыхъ и плѣнныхъ — вотъ главнѣйшія функціи, которыя возможны въ потребной степени только при наличіи желѣзныхъ дорогъ.

Насколько успѣшно выполняютъ наши желѣзныя дороги такія функціи явствуетъ изъ ВЫСОЧАЙШАГО рескрипта на имя Министра Путей Сообщенія отъ 1-го января 1915 г., гдѣ съ высоты Престола признаны выдающіяся услуги, оказанныя желѣзными дорогами арміи; въ рескриптѣ читаемъ:

...„Въ нынѣшнюю великую войну распорядительность Ваша „и самоотверженные труды подчиненныхъ Вамъ чиновъ су-„щественнымъ образомъ способствовали блестящему вы-„полненію мобилизаціи военныхъ силъ страны и своевремен-„ному сосредоточенію войскъ на мѣстахъ военныхъ дѣйствій“...

Далѣе оцѣнка дѣятельности желѣзныхъ дорогъ для нуждъ арміи сдѣлана въ особомъ приказѣ Верховнаго Главнокомандующаго, сказавшаго слѣдующее:

„Шесть мѣсяцевъ войны желѣзныя дороги театра воен-„ныхъ дѣйствій несутъ напряженную и тяжелую работу для „блага нашей многомилліонной арміи. Только благодаря друж-„ной, не за страхъ, а за совѣсть работѣ желѣзныхъ дорогъ „явилась возможность быстро выполнить мобилизацію, перво-„начально намѣченное сосредоточеніе армій и затѣмъ цѣлый „рядъ срочныхъ и весьма важныхъ, въ зависимости отъ хода „военныхъ дѣйствій, перегруппировокъ вооруженныхъ силъ. „Благодаря той же неизмѣнно аккуратной и добросовѣстной „работѣ желѣзныхъ дорогъ, вотъ уже полгода наши громад-„ныя арміи получаютъ ту колоссальную массу людей и гру-„зовъ, кои необходимы для ихъ дѣйствія и существованія. „Быстрота, съ которой выполнялись всѣ заданія, и успѣш-„ность подвоза войскъ и грузовъ превзошли разсчеты и „ожиданія, несмотря на слабое развитіе нашей сѣти и на то, „что большая часть работы этой, по необходимости, произво-дилась безъ предварительно составленныхъ плановъ“...

Затѣмъ, по случаю годовщины войны, Министромъ Путей Сообщенія была получена изъ Ставки отъ Начальника Штаба Верховнаго Главнокомандующаго телеграмма нижеслѣдующаго содержанія:

„Верховный Главнокомандующій повелѣлъ мнѣ по случаю „годовщины войны свидѣтельствовать передъ Вашимъ Высоко-„превосходительствомъ объ отличной работѣ желѣзныхъ до-„рогъ театра войны во все время истекшаго года военныхъ „дѣйствій. Самыя сложныя требованія, предъявленныя же-„лѣзнымъ дорогамъ въ совершенно новой и необычной для „нихъ обстановкѣ по сосредоточенію войскъ, по снабженію „ихъ, по массовымъ оперативнымъ перевозкамъ, по созданію „новыхъ путей и по возстановленію путей разрушенныхъ, вы-„полнялись желѣзными дорогами съ неослабной энергіей и

„выдающимся успѣхомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Верховный Главно-„командующій считаетъ справедливымъ отмѣтить, что какъ „успѣшная работа дорогъ театра войны, такъ и своевремен-„ный подвозъ для арміи могли быть осуществлены только „благодаря усиленной работѣ дорогъ Восточнаго раіона, ко-„торыя, выдѣливъ изъ своихъ средствъ значительное коли-„чество матеріаловъ, подвижного и личнаго состава для уси-„ленія дорогъ театра войны, тѣмъ не менѣе подвозили все „необходимое для нашихъ армій въ количествѣ, не только „удовлетворявшемъ текущую потребность, но и позволившемъ „накопить значительные запасы, вполнѣ обезпечивающіе снаб-„женіе армій“.

Кромѣ указанной роли по обслуживанію фронта дѣйствующей арміи — на долю желѣзныхъ дорогъ выпала не меньшей важности обязанность по обслуживанію тыла въ широкомъ смыслѣ этого слова, т. е. по поддержанію правильной внутренней жизни страны съ ея колоссальными неотложными нуждами въ передвиженіи грузовъ и населенія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, дабы превозмочь тяготѣющее надъ страной вражеское бремя, возникла, въ силу происшедшихъ событій, необходимость полнаго напряженія не только всѣхъ силъ отечественной арміи, но и всѣхъ силъ внутри страны для удовлетворенія нуждъ этой арміи въ нынѣшнюю безпримѣрную войну, которая является войной не только вооруженныхъ силъ, но и войной промышленности и техническихъ средствъ: потребовалось спѣшное насажденіе въ странѣ совершенно новыхъ отраслей промышленности добывающей и обрабатывающей; выяснилась необходимость такихъ начинаній; о возникновеніи которыхъ нельзя было даже предполагать. Непремѣннымъ условіемъ осуществленія всего этого являются мощныя услуги желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, работа, которую должны нести сейчасъ наши желѣзныя дороги, безгранично важна и велика. Къ сожалѣнію, прежде всего приходится констатировать, что размѣръ этой грандіозной работы значительно превысилъ наличныя средства желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего на Вѣдомство Путей Сообщенія выпала чрезвычайная задача по изысканію и примѣненію мѣръ къ тому, чтобы тяжелое вліяніе на страну недостатка желѣзнодорожныхъ средствъ было возможно больше

парализовано и всѣ жизненныя, насущныя нужды внутри отечества, а также всѣ нужды обороны его были удовлетворены раньше всего. — Полнаго удовлетворенія желѣзными дорогами всѣхъ обычныхъ запросовъ населенія, естественно, и быть не можетъ во время протекающей жестокой міровой войны и при столь огромныхъ потрясеніяхъ государства; этого нѣтъ, впрочемъ, и ни въ одной изъ воюющихъ странъ, даже съ неизмѣримо большимъ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти, чѣмъ у насъ; недостатокъ во многомъ и ограниченіе своихъ обычныхъ потребностей — неизбѣжны для отечественнаго населенія, и оно съ этимъ должно примириться.

Существующія въ публикѣ по сему поводу сѣтованія на работу желѣзныхъ дорогъ едва ли могутъ быть признаны сколько-нибудь основательными. Вѣдь Желѣзнодорожному Вѣдомству приходится считаться съ тѣмъ, что есть въ его распоряженіи и соотвѣтственно выполнять работу. Не касаясь причинъ упомянутаго выше недостатка желѣзнодорожныхъ средствъ и чьей-либо виновности въ томъ (такъ какъ это не входитъ въ задачу этого очерка), можно лишь сказать, что вдругъ этихъ средствъ, конечно, нельзя создать въ должной мѣрѣ: это осуществимо только при длительныхъ, широкихъ и заблаговременныхъ заботахъ. Наша болѣзнь въ настоящемъ и источникъ силы въ будущемъ это — пространство, необъятность нашей территоріи. Использовать, культивировать эту цѣлину, обстроить современными путями сообщенія — задача исполинская, требующая громадныхъ затратъ и времени, и скоро она, естественно, не можетъ быть разрѣшена. Борьба съ пространствомъ есть главный лозунгъ нашего экономическаго развитія на долгіе годы.

Такъ или иначе приходится исходить изъ существующихъ средствъ и наличной обстановки и съ этой точки зрѣнія оцѣнивать происходящую работу желѣзныхъ дорогъ.

Въ нижеприведенномъ очеркѣ излагается, что и при какихъ обстоятельствахъ сдѣлано нашими желѣзными дорогами за первое полугодіе 1915 года.

I.

Состояніе желѣзныхъ дорогъ къ 1 января 1915 года.

---

1. Протяженіе сѣти и наличіе подвижного состава; распредѣленіе ихъ между Западнымъ и Восточнымъ раіонами.

Къ моменту возникновенія войны наша желѣзнодорожная сѣть имѣла общее протяженіе около 66.000 верстъ. Съ объявленіемъ мобилизаціи она была раздѣлена на два раіона, какъ указано на картѣ (черт. 1), а именно: часть сѣти, лежащая къ Западу и Югу отъ демаркаціонной линіи и имѣющая протяженіе около 22.000 вер. (33%), составила Западный раіонъ, перешедшій въ вѣдѣніе Военно-Полевого Управленія, а остальная часть протяженіемъ около 44.000 верстъ (67%) образовала Восточный раіонъ, оставшійся въ непосредственномъ распоряженіи Управленія желѣзныхъ дорогъ.

По смыслу работы желѣзныхъ дорогъ въ каждомъ раіонѣ, можно ихъ назвать: дороги Западнаго раіона—*дорогами фронта*, а дороги Восточнаго раіона—*дорогами тыла*.

Къ 1 января 1915 года протяженіе дорогъ тыла оставалось безъ измѣненія. На дорогахъ же фронта произошли слѣдующія измѣненія: въ руки непріятеля перешла часть желѣзныхъ дорогъ Польши около 1.500 верстъ; но съ другой стороны съ занятіемъ непріятельскихъ земель перешла въ наше владѣніе часть Восточно-Прусскихъ желѣзныхъ дорогъ протяженіемъ около 100 верстъ и Галиційская желѣзнодорожная сѣть около 4.000 верстъ; такъ что общее протяженіе дорогъ фронта на 1 января 1915 года увеличилось на 2.600 верстъ и составляло около 24.600 верстъ.

Въ связи съ увеличеніемъ протяженія дорогъ фронта и по обстоятельствамъ движенія потребовалось увеличеніе подвижного состава на сихъ дорогахъ. Поэтому, кромѣ предполо-

женныхъ по мобилизаціонному плану 17.449 вагоновъ и 526 паровозовъ, на дороги фронта былъ командированъ еще дополнительный составъ, при чемъ общее усиленіе Западнаго раіона подвижнымъ составомъ за счетъ Восточнаго выразилось съ начала войны по январь 1915 года въ командировкѣ 21.000 вагоновъ и 725 паровозовъ.

Однако, отливъ вагоновъ на дороги фронта не ограничился указанной командировкой, такъ какъ, начиная съ сентября 1914 года, вагоны постоянно отвлекались съ дорогъ тыла крупными долгами по обмѣну за дорогами фронта. На 1 января 1915 года таковой долгъ былъ около 19.000 вагоновъ. Колебанія этого долга за истекшій годъ войны показаны на діаграммѣ (черт. 2), гдѣ приведены среднія числа долга за каждый мѣсяцъ.

Упомянутый отливъ вагоновъ и паровозовъ на дороги фронта вызвалъ, несмотря на поступленіе новыхъ вагоновъ, рѣзкое измѣненіе въ соотношеніи количествъ вагоновъ и паровозовъ между Западнымъ и Восточнымъ раіонами, какъ это видно изъ діаграммы (черт. 3). А именно, общее наличіе инвентаря на всей нашей сѣти составляло (въ круглыхъ цифрахъ):

до войны (на I/I 1914 г.)
тов. ваг. 485.000 и пар. 19.800

во время войны (на I/I 1915 г.)
тов. ваг. 510.000 и пар. 20.000,

при чемъ до войны вагонный паркъ на дорогахъ фронта составлялъ 24% отъ общаго наличія, а на 1 января 1915 года уже 33%; то же и для паровозовъ—вмѣсто бывшихъ 29% стало 35%.

2. Запасы топлива. Наличіе топлива къ 1 января 1915 г. на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, выражалось въ слѣдующихъ количествахъ:

каменнаго угля	81.000.000 пуд.
нефти	45.000.000 „
дровъ	607.000 куб. саж.

По требованіямъ же мобилизаціоннаго плана неприкосновенные запасы топлива должны были составлять на 1 января:

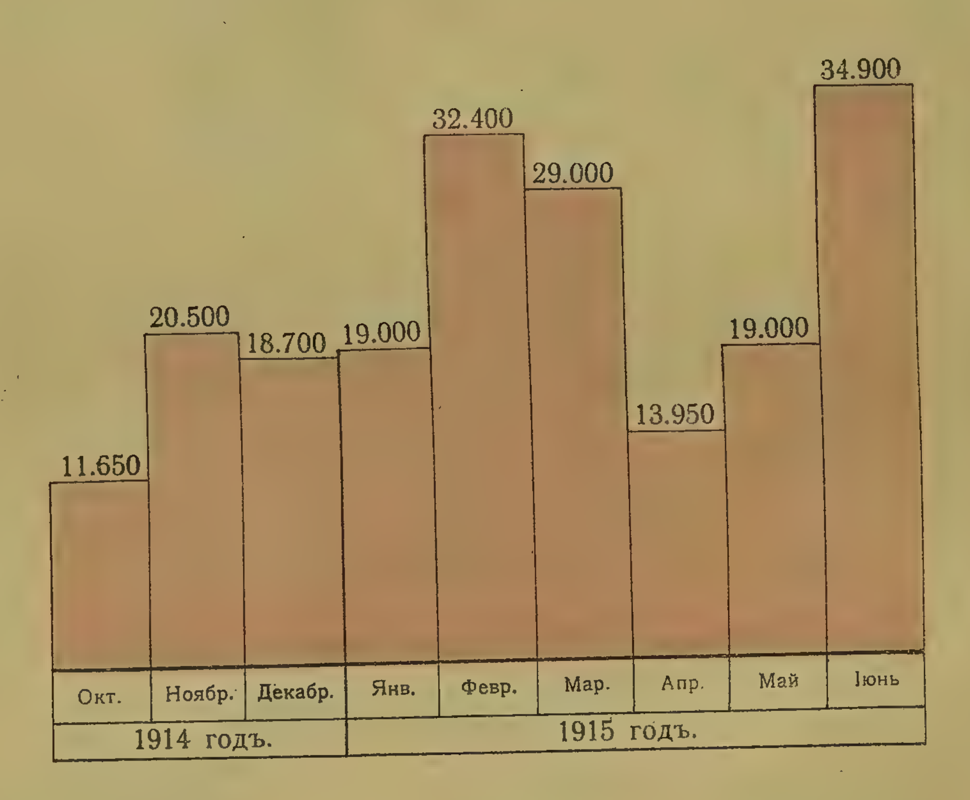
Раздѣленіе сѣти дорогъ Имперіи на два особоуправляемыхъ раіона, въ связи съ войной.



Чер. 1.

ДІАГРАММА

колебанія вагоннаго долга за дорогами фронта.



Чер. 2.

ДІАГРАММА

распредѣленія подвижного состава между дорогами Восточнаго и Западнаго раіоновъ до войны и во время войны.

ВАГОНЫ.

	До войны.	Во время войны.
Всего	485.000	510.000
Восточный раіонъ	366.000 (76%)	344.000 (67%)
Западный раіонъ	119.000 (24%)	166.000 (33%)

ПАРОВОЗЫ.

	До войны.	Во время войны.
Всего	19.800	20.000
Восточный раіонъ	14.100 (71%)	13.000 (65%)
Западный раіонъ	5.700 (29%)	7.000 (35%)

Наличіе на дорогахъ Восточнаго раіона.

Наличіе на дорогахъ Западнаго раіона.

Чер. 3.

ГРАФИКЪ

запасовъ топлива на всей сѣти дорогъ на 1 Января 1915 года.



Чер. 4.

каменнаго угля . . . . 104.000.000 пуд.
нефти . . . . 34.000.000 „
дровъ . . . . 318.000 куб. саж.

Слѣдовательно имѣвшееся наличіе топлива было для угля менѣе обязательныхъ мобилизаціонныхъ запасовъ; между тѣмъ нормально желѣзныя дороги придерживались порядка, чтобы наличіе топлива превышало мобилизаціонные запасы въ размѣрѣ двухмѣсячной или, по крайней мѣрѣ, мѣсячной потребности въ топливѣ. Такъ какъ нормы мобилизаціонныхъ запасовъ выведены изъ примѣрнаго разсчета 2-мѣсячнаго расхода, то можно сказать, что обычные запасы топлива на желѣзныхъ дорогахъ должны были составлять на 1 января 1915 г. (около 3—4 мѣсячнаго расхода):

каменнаго угля . . . около 175.000.000 пуд.
нефти . . . . „ 60.000.000 „
дровъ . . . . „ 560.000 куб. саж.

Графикъ (черт. 4) наглядно представляетъ соотношенія между указанными величинами. Такимъ образомъ въ отношеніи нефти и дровъ положеніе было благополучнымъ. Что же касается угля, то вопросъ о немъ, какъ главномъ видѣ топлива для желѣзныхъ дорогъ, явился довольно острымъ; въ особенности, если принять во вниманіе, что въ виду общей недостачи топлива на рынкѣ, желѣзныя дороги должны были удѣлять изъ своихъ запасовъ значительныя количества нѣкоторымъ городамъ и промышленнымъ предпріятіямъ, работающимъ для нуждъ обороны.

Причиной такого обостреннаго положенія, въ смыслѣ снабженія какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и вообще всей страны углемъ, послужило внезапное закрытіе двухъ изъ главнѣйшихъ въ Имперіи источниковъ полученія каменнаго угля: Домбровскаго бассейна и заграничнаго рынка, которые доставляли странѣ почти половину всего потребляемаго количества твердаго минеральнаго топлива. Именно, размѣръ вывоза изъ угольныхъ бассейновъ и привозъ изъ-за границы таковаго топлива на все пространство Имперіи (кромѣ части ея, снабжаемой сибирскимъ углемъ) составлялъ въ 1913 году 2086 милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ на долю Донецкаго бассейна

приходилось 1197 милліоновъ пудовъ, на долю Домбровскаго бассейна—359 милліоновъ пудовъ и на привозъ изъ-за границы черезъ Балтійскіе порты 530 милліоновъ пуд.

Указанное распредѣленіе вывоза каменнаго угля графически изображено на діаграммѣ (черт. 5).

Съ началомъ военныхъ дѣйствій, поступленіе заграничнаго угля черезъ Балтійскіе порты и добыча его въ Домбровскомъ бассейнѣ прекратились, и страна лишилась полученія 890 милліоновъ пудовъ угля, вслѣдствіе чего къ Донецкому бассейну, естественно, перешло снабженіе топливомъ, помимо прежнихъ близко расположенныхъ раіоновъ, еще новыхъ, отдаленныхъ рынковъ Сѣверо-Западнаго и Юго-Западнаго Края. При такихъ условіяхъ, полное удовлетвореніе страны топливомъ было бы возможно лишь въ томъ случаѣ, если бы вывозная способность Донецкаго бассейна могла возрасти на 75%, что было недостижимо, такъ какъ:

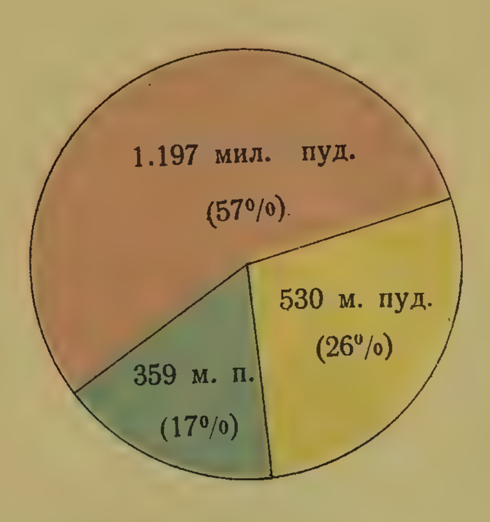
во-первыхъ для вывоза дополнительныхъ 890 милліоновъ пуд. угля въ годъ, соотвѣтствующаго примѣрно 2500 вагоновъ суточной погрузки, необходимо было бы имѣть, кромѣ существующихъ выходовъ изъ Донецкаго бассейна, двѣ новыя мощныя двухпутныя магистрали — одну по направленію въ Московско-Петроградскій раіонъ, другую по направленію въ Варшаво-Прибалтійскій раіонъ;

во-вторыхъ такое развитіе производительности копей не могло быть осуществлено въ короткій срокъ, и

въ-третьихъ Донецкому бассейну неизбѣжно пришлось бы столкнуться съ недостаткомъ рабочихъ, вслѣдствіе повсемѣстнаго рабочаго кризиса въ странѣ.

При существующихъ нынѣ: добывной способности копей, соотношеніяхъ грузовыхъ потоковъ и наличныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ, размѣръ вывоза минеральнаго топлива изъ Донецкаго бассейна надо считать приблизительно не свыше 125 милліоновъ пудовъ въ мѣсяцъ или 1.500 милліоновъ пуд. въ годъ, противъ необходимыхъ около 2.100 милліоновъ пудовъ. Вслѣдствіе сказаннаго неизбѣжно долженъ былъ возникнуть недостатокъ топлива не только для частнаго рынка, но даже и для первостепенныхъ государственныхъ нуждъ, въ томъ числѣ и для желѣзныхъ дорогъ.

ДІАГРАММА
полученія каменнаго угля въ Россіи за 1913 годъ.



Вывозъ изъ Донецкаго бассейна.

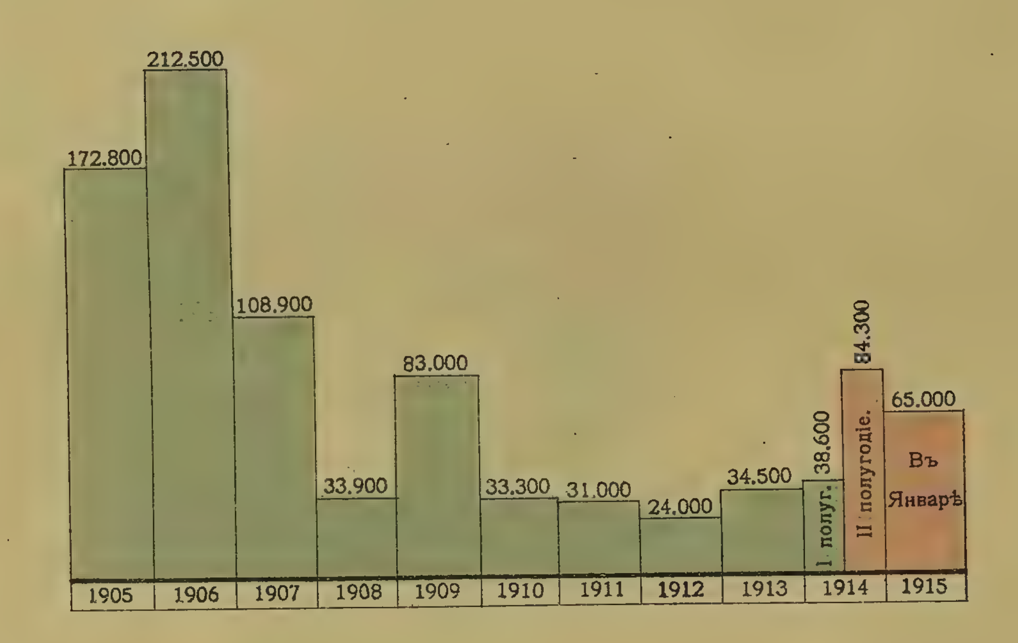
Привозъ заграничнаго угля.

Вывозъ изъ Домбровскаго бассейна.

Чер. 5.

ГРАФИКЪ

колебанія залежей на сѣти желѣзныхъ дорогъ за десятилѣтіе 1905—1915 гг.



Чер. 6.

Съ цѣлью избѣжать кризиса въ топливѣ, со стороны Вѣдомства Путей Сообщенія былъ осуществленъ рядъ мѣропріятій, о которыхъ будетъ сказано ниже.

3. Залежи грузовъ. Вслѣдствіе полнаго занятія нѣкоторыхъ линій воинскимъ движеніемъ, установленія запрещенныхъ направленій для грузовъ и по недостатку вагоновъ, образовавшіяся за второе полугодіе 1914 года залежи грузовъ не могли быть скоро ликвидированы и къ 1 января 1915 года составляли около 65.000 вагоновъ. — Изъ графика (черт. 6), характеризующаго залежи за послѣднее 10-лѣтіе, усматривается, что за этотъ періодъ бывали даже значительно большія залежи грузовъ; такъ, въ 1904 — 1906 годахъ, во время Японской войны и ближайшее къ ней время, онѣ достигали свыше 200.000 вагоновъ; такъ что бывшія на 1 января 1915 г. залежи могутъ быть признаны относительно небольшими.

Однако по абсолютному своему смыслу и значенію залежи въ Японскую войну и въ нынѣшнюю существенно разнятся между собою. Во время Японской войны всѣ наши европейскія моря и порты были открыты для торговли, при чемъ наши желѣзныя дороги работали тогда въ большой мѣрѣ на заграничный вывозъ; поэтому бывшія тогда залежи касались не только предметовъ внутренняго потребленія, но и заграничнаго экспорта. Между тѣмъ, въ нынѣшнюю войну, при почти полномъ закрытіи нашихъ экспортныхъ путей, образующіяся залежи грузовъ могутъ касаться почти исключительно предметовъ внутренняго потребленія, необходимыхъ для жизни страны. Въ силу сказаннаго обстоятельства, залежи, бывшія въ Японскую войну, не имѣли замѣтнаго вліянія на вздорожаніе продуктовъ первой необходимости для населенія; тогда какъ въ нынѣшнюю войну залежи и отказы въ перевозкахъ играютъ главную роль среди факторовъ, вызвавшихъ небывалую дороговизну жизни въ странѣ.

Отсюда вытекаетъ, что на борьбу съ залежами и усиленіе коммерческихъ перевозокъ въ нынѣшнюю войну необходимо было обратить самое глубокое вниманіе, что Вѣдомство Путей Сообщенія и сдѣлало въ соотвѣтствіи съ имѣющимися средствами желѣзныхъ дорогъ.

Въ дальнѣйшемъ изложенiи будетъ сказано о тѣхъ мѣрахъ, которыя Вѣдомствомъ приняты и принимаются съ цѣлью упорядоченiя перевозокъ въ указанномъ смыслѣ.

4. Особыя условiя работы желѣзныхъ дорогъ, созданныя войной.

Война кореннымъ образомъ измѣнила характеръ работы желѣзныхъ дорогъ. Помимо измѣненiя порядка движенiя, измѣнилась сущность такового. — Доминирующее положенiе заняли перевозки для нуждъ армiи, всѣ же прочiя перевозки стали удовлетворяться лишь при наличiи свободныхъ для того желѣзнодорожныхъ средствъ, при чемъ воинскiя перевозки влiяли на прочее движенiе не только прямымъ образомъ, непосредственно, но весьма сильно и косвеннымъ образомъ.

Изъ отдѣльныхъ явленiй, возникшихъ на желѣзныхъ дорогахъ специально подъ влiянiемъ войны, надлежитъ отмѣтить нижеслѣдующiя.

а. Отвлеченiе значительной части подвижного состава для воинскихъ нуждъ.

Кромѣ упомянутаго выше откомандированiя подвижного состава на дороги фронта (21.000 вагоновъ и 725 паровозовъ), для воинскаго движенiя выдѣлялась еще особая часть всего состава — вдвое большая, чѣмъ до войны. Графикъ (черт. 7) показываетъ сравнительное число вагоновъ, выдѣленныхъ на дорогахъ Восточнаго раiона для воинскаго движенiя (и хозяйственныхъ перевозокъ) въ соотвѣтствующiе мѣсяцы до войны и во время войны.

Затѣмъ около 60.000 вагоновъ было отвлечено подъ новую перевозку, которая въ мирное время не имѣла мѣста, — подвозъ продовольствiя для армiи.

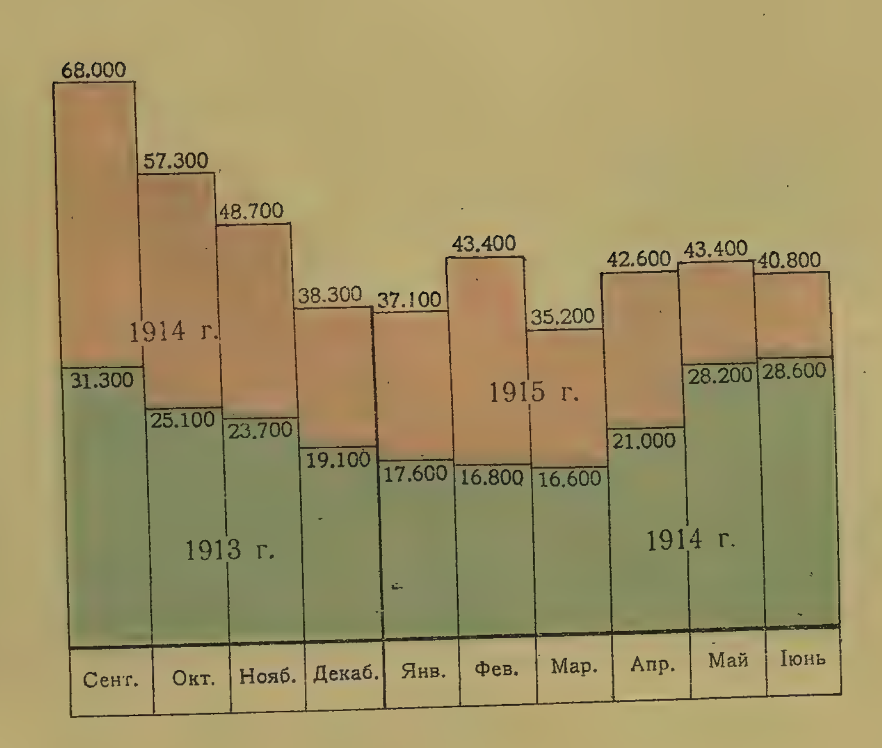
Такимъ образомъ, суммируя приведенныя данныя на 1 января: а) по командированному составу, б) по графику (черт. 7), в) по подвозу продовольстiя и г) принимая во вниманiе вагонный долгъ за дорогами фронта, получаемъ:

$$21.000 + 37.100 + 60.000 + 19.000 = 137.400,$$

а для февраля или iюня — около 158.000, или въ среднемъ около 145.000; т. е., что перевозками для армiи было отвлечено съ дорогъ тыла въ первомъ полугодiи 1915 года до 145.000 вагоновъ, что при требуемомъ нормальномъ количествѣ товарныхъ вагоновъ на дорогахъ Восточнаго раiона

ГРАФИКЪ

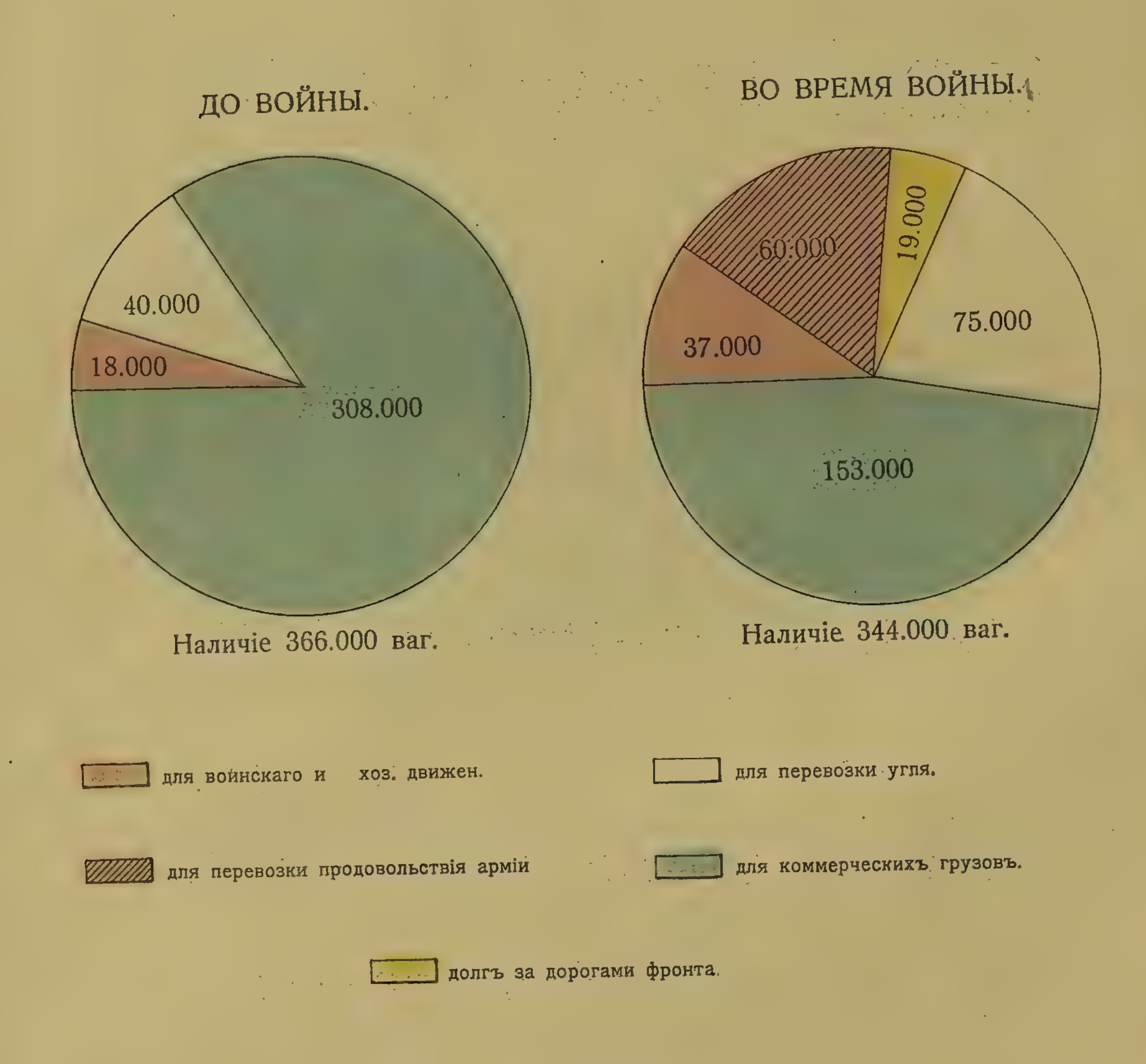
выдѣленія подвижного состава для воинскаго движенія до войны и во время войны.



Чер. 7.

ДІАГРАММА

распредѣленія вагоннаго парка между отдѣльными видами перевозокъ на дорогахъ Восточнаго раіона.



Чер. 8.

около 360.000 шт. (на 1 января 1915 года) составляетъ свыше 40%; тогда какъ въ мирное время это обычно выражалось 5 — 7%.

б. Перемѣна грузовыхъ потоковъ.

Закрытіе нашихъ постоянныхъ экспортныхъ путей пріостановило движеніе по нимъ обычныхъ вывозныхъ грузовъ, какъ напримѣръ: хлѣба, сибирскаго масла, яицъ, птицы и проч., при чемъ часть такихъ грузовъ направилась по новымъ путямъ (вмѣсто Балтійскихъ портовъ черезъ Финляндію и Архангельскъ). — Наряду съ тѣмъ для внутреннихъ нуждъ страны возникло массовое транзитное движеніе новыхъ грузовъ (помимо воинскихъ) и по новымъ путямъ; напримѣръ, каменный уголь изъ Донецкаго бассейна и Архангельска.

Вслѣдствіе этого съ открытіемъ военныхъ дѣйствій отмѣчается полное измѣненіе направленія грузовыхъ потоковъ, при чемъ произошло такое явленіе, что многіе узловые пункты и большія магистрали, работавшіе до войны съ запасомъ, начали работать съ предѣльной пропускной способностью и часто даже далеко не удовлетворять потребностямъ движенія. — Подобное обстоятельство выставило требованія объ усиленіи и развитіи для желѣзнодорожнаго транзита совершенно непредназначавшихся къ тому линій и узловъ, какъ то будетъ сказано въ послѣдующемъ изложеніи.

в. Рѣзкое паденіе коммерческихъ перевозокъ.

Въ виду направленія Донецкаго угля въ новые раіоны и увеличенія вслѣдствіе этого дальности его перевозки, потребовалось, какъ будетъ объяснено ниже, выдѣлить для него на 35.000 вагоновъ больше по сравненію съ предшествующимъ годомъ. Съ другой стороны выше было приведено, что воинское движеніе отвлекло въ общемъ около 145.000 вагоновъ. — Все это привело къ громадному сокращенію подвижного состава для коммерческихъ перевозокъ. Такъ напримѣръ, діаграмма (черт. 8), составленная по даннымъ на 1 января 1914 и 1915 годовъ, наглядно показываетъ, что для коммерческихъ перевозокъ сѣть дорогъ Восточнаго раіона располагала въ 1915 г. вагоннымъ паркомъ болѣе, чѣмъ вдвое меньшимъ по сравненію съ предыдущимъ годомъ.

г. Одностороннее движеніе.

Въ отдѣльные періоды по требованію Военнаго Вѣдомства, для скорѣйшей доставки войскъ на театръ войны, примѣнялось на нѣкоторыхъ дорогахъ, въ видѣ экст-

ренной мѣры, одностороннее движенiе поѣздовъ. Такъ, на выходныхъ магистраляхъ изъ Сибири два раза прекращалось встрѣчное товарное движенiе и устанавливалось движенiе воинскихъ поѣздовъ по одному направленiю отъ Челябинска, черезъ Самару до Вязьмы. Но прежде осуществленiя подобной перевозки, представлялось необходимымъ направить большое количество порожнихъ вагоновъ на дороги Сибири, устанавливая для этого преимущественное теченiе порожняка, что сводилось тоже почти къ движенiю въ одну сторону и вызывало сокращенiе погрузки. По окончанiи одностороннихъ воинскихъ перевозокъ, вновь приходилось устанавливать сильный обратный потокъ порожняка для возстановленiя нарушеннаго вагоннаго парка Сибирскихъ дорогъ. Такой способъ движенiя, въ виду пересѣченiя при этомъ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, отражался въ тѣ перiоды крайне невыгодно на утилизацiи вагоновъ и на грузовыхъ операцiяхъ.

д. Запрещенныя направленiя.

Вслѣдствiе занятiя нѣкоторыхъ линiй и узловыхъ пунктовъ экстреннымъ воинскимъ и другимъ транзитнымъ движенiемъ, а также въ зависимости отъ военныхъ обстоятельствъ, нѣкоторыя направленiя для грузовъ срочно объявлялись запрещенными. Такъ какъ объ этомъ заранѣе не могло быть извѣстно, то подобное обстоятельство часто вызывало задержки и скопленiе грузовъ на станцiяхъ, несмотря на существовавшее наличiе свободныхъ вагоновъ въ данномъ желѣзнодорожномъ пунктѣ.

е. Замедленiя и задержки въ движенiи.

Значительное воинское движенiе, совершавшееся поѣздами, имѣвшими преимущество въ слѣдованiи передъ грузовыми, вызывало задержку послѣднихъ по станцiямъ и, замедляя и ухудшая ихъ ходъ, не могло не отражаться отрицательно на работѣ подвижного состава. — Затѣмъ, въ извѣстные перiоды, въ зависимости отъ боевой обстановки, дороги фронта должны были неизбѣжно прекращать или сокращать притокъ вагоновъ съ дорогъ Восточнаго раiона. Вызывавшаяся этимъ задержка груженыхъ вагоновъ на дорогахъ послѣдняго раiона также весьма существенно отражалась на утилизацiи подвижного состава.

ж. Командированiе служащихъ на дороги фронта.

Помимо командированiя на дороги Западнаго раiона подвижного состава, таковой раiонъ былъ усиленъ за счетъ Восточнаго раiона и личнымъ составомъ, а

именно: согласно мобилизаціоннаго плана было сначала командировано съ дорогъ Восточнаго раіона 9.613 служащихъ, а затѣмъ еще дополнительно — 13.568 человѣкъ. Итого свыше 23.000 человѣкъ старшихъ, младшихъ и низшихъ служащихъ. Это, конечно, ослабило контигентъ опытныхъ служащихъ на дорогахъ тыла, значительно усложнило и увеличило ихъ работу и едва ли осталось безъ вліянія на выполненіе желѣзнодорожнаго движенія въ указанномъ раіонѣ.

II.

Мѣры по обезпеченію сѣти дорогъ топливомъ.

1. Общія мѣропріятія.

Рѣзко измѣнившееся съ открытіемъ военныхъ дѣйствій поступленіе каменнаго угля на русскій рынокъ вообще и для нуждъ желѣзныхъ дорогъ въ частности требовало неотложныхъ мѣръ съ цѣлью предупрежденія на желѣзныхъ дорогахъ кризиса въ топливѣ и потому сдѣлалось предметомъ особаго вниманія Вѣдомства Путей Сообщенія. Главнѣйшія мѣры Вѣдомства для обезпеченія желѣзныхъ дорогъ топливомъ сводятся въ общемъ: къ усиленію вывозки угля изъ Донецкаго бассейна, къ подысканію другихъ источниковъ полученія каменнаго угля и къ замѣнѣ такового другими родами топлива. О первыхъ двухъ мѣрахъ будетъ подробнѣе сказано ниже; въ послѣднемъ же отношеніи надлежитъ отмѣтить слѣдующія отдѣльныя мѣропріятія.

а. Отопленіе паровозовъ углемъ въ смѣси съ антрацитомъ.

Примѣсь антрацита примѣняется въ пропорціи 20%—30% отъ угля. Опыты такого отопленія паровозовъ производились на Екатерининской и Южн. желѣзн. дорогахъ еще до войны; однако, вслѣдствіе выяснившейся невыгодности подобнаго отопленія (въ смыслѣ большей дороговизны, чѣмъ однимъ углемъ), оно не получило распространенія. Во время войны его пришлось примѣнить только по необходимости. Съ этою цѣлью въ февралѣ 1915 года было издано соотвѣтствующее распоряженіе по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, при чемъ прежде всего стали употреблять въ значительномъ размѣрѣ рекомендованный способъ отопленія упомянутыя дороги — Екатерининская и Южныя, въ раіонахъ которыхъ находились большіе запасы антрацита. На нѣкоторыхъ дорогахъ разсматриваемый способъ плохо усваивался, поэтому изъ Управленія желѣзныхъ дорогъ были командированы инженеры-спеціалисты для инструктированія мѣстныхъ аген-

товъ, послѣ чего введенный способъ всюду получилъ успѣшное примѣненіе.—Въ нижеприведенной таблицѣ I показанъ расходъ антрацита въ процентахъ отъ расхода угля въ 1915 году для казенныхъ дорогъ, *) примѣнившихъ отопленіе паровозовъ смѣсью угля съ антрацитомъ.

Таблица I.

НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.	1915 годъ				Примѣчаніе.
	апрѣль.	май.	іюнь.	іюль.	
Александровская	3,3%	13,7%	19,7%	22%	Среднее за: іюль по всѣмъ дорогамъ 20%.
Екатерининская	29,8%	35,9%	19,8%	13,5%	
Либаво-Роменская	4,2%	5,7%	8,3%	19 8%	
Московско-Курская	13%	16,1%	17,9%	24,9%	
Николаевская	6,8%	8,2%	12,8%	25,9%	
Привислинскія	6,7%	14,5%	—	—	
Риго-Орловская	2,2%	5,8%	12,7%	21,4%	
Сѣверо-Западныя	—	0,8%	1,3%	10 6%	
Юго-Западныя	9,7%	19,5%	18,2%	17%	
Южныя	30,5%	41%	21,8%	20,5%	

Изъ этой таблицы между прочимъ усматривается, что въ общемъ на всѣхъ дорогахъ потребленіе антрацита прогрессируетъ съ каждымъ мѣсяцемъ, за исключеніемъ Екатерининской и Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ расходъ антрацита значительно упалъ. Это обстоятельство объясняется тѣмъ, что сначала въ раіонѣ ихъ (въ Донецкомъ бассейнѣ) имѣлись огромные запасы антрацита, и эти дороги имѣли возможность пользоваться имъ безъ ограниченія, на другихъ же дорогахъ антрацита не было. Затѣмъ, вслѣдствіе разсылки антрацита по другимъ дорогамъ, а также вслѣдствіе того, что въ противоположность углю антрацитъ не былъ реквизиро-

*) Частнымъ желѣзнымъ дорогамъ соотвѣтствующее предложеніе сдѣлано въ іюлѣ 1915 года.

ванъ и его могли покупать частные потребители, запасы антрацита въ Донецкомъ бассейнѣ стали изсякать, почему потребленіе его Екатерининской и Южными дорогами также уменьшилось.

б. Переводъ отопленія постоянныхъ котловъ, вагоновъ и зданій на антрацитъ.

Цифровыхъ данныхъ о вліяніи этой мѣры пока не имѣется, и по существу своему она можетъ сказаться въ полной силѣ лишь въ слѣдующій, зимній періодъ.

в. Переводъ отопленія паровозовъ на дрова и нефть.

Желѣзнымъ дорогамъ, проходящимъ вблизи р. Волги (главнаго нефтеподвознаго пути), предложено усилить за счетъ сокращенія расхода каменнаго угля, потребленіе нефти, а дорогамъ, проходящимъ въ лѣсныхъ раіонахъ — потребленіе дровъ. Мѣсячное сокращеніе расхода Донецкаго угля вслѣдствіе частичнаго перехода дорогъ на нефть и дрова намѣчено въ размѣрахъ, указанныхъ въ слѣдующей таблицѣ:

Таблица II.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Намѣченное сокращеніе расхода Донецкаго угля за мѣсяцъ въ пудахъ.	Родъ топлива, коимъ замѣняется Донецкій уголь при сокращеніи расхода его.	Примѣчаніе.
Александровская	400.000	Уральск. уголь.	Казенныя 6.945.000
Московско-Курская	1.120.000	Нефть.	
Либаво-Роменская	400.000	Дрова.	
Николаевская	750.000	Дрова и нефть.	
Полѣсскія	1.800.000	Дрова.	
Риго-Орловская	275.000	Дрова.	
Сызрано-Вяземская	100.000	Нефть.	
Сѣверо-Западныя	600.000	Дрова и нефть.	
Юго-Западныя	1.500.000	Дрова.	
Владикавказская	450.000	Нефть.	Частныя 3.350.000
Московско-Винд.-Рыбин	600.000	Дрова и нефть.	
Московско-Казанская	400.000	Дрова и нефть.	
Московско-Кіево-Ворон.	360.000	Дрова.	
Рязанско-Уральская	600.000	Нефть и дрова.	
Юго-Восточныя	940.000	Нефть.	

Такимъ образомъ общее сокращеніе расхода угля на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ достигаетъ свыше 10 милліоновъ пудовъ въ мѣсяцъ.— При общемъ мѣсячномъ расходѣ каменнаго угля на всѣхъ дорогахъ около 50 милліоновъ пудовъ (въ среднемъ) означенное сокращеніе составляетъ 20%.

г. Изысканіе способовъ примѣненія на желѣзныхъ дорогахъ нефтяного отопленія.

До сего времени торфъ у насъ имѣлъ вообще малое примѣненіе въ странѣ, а въ частности на желѣзныхъ дорогахъ почти совсѣмъ не примѣнялся. Вслѣдствіе обилія на рынкѣ другихъ родовъ топлива — каменнаго угля, нефти, дровъ — признавалось ненужнымъ, неудобнымъ и невыгоднымъ употребленіе торфа для отопленія; при этомъ въ нашей фабрично-заводской промышленности, напримѣръ, основнымъ и главнымъ видомъ топлива былъ до сихъ поръ каменный уголь.

Нельзя не отмѣтить, что подобное положеніе вопроса о топливѣ не соотвѣтствуетъ природнымъ запасамъ ископаемыхъ богатствъ въ странѣ и не обезпечиваетъ жизнь и развитіе промышленности въ ней. Любопытно, между прочимъ, упомянуть, что, какъ видно изъ сводки данныхъ, собранныхъ Геологическими Конгрессами, запасы каменнаго угля въ Россіи составляютъ всего $1^{1}/_{2}$% мірового запаса; въ то время, какъ передовыя промышленныя страны обладаютъ: Соединенные Штаты — 50%, Канада — 16%, Германія — 6%, Англія — 3,6% и т. д. Діаграмма (черт. 9) наглядно изображаетъ приведенныя соотношенія. — Но при бѣдности каменнымъ углемъ, Россія обладаетъ, какъ ни одна другая страна въ мірѣ, огромнѣйшими площадями торфяныхъ болотъ и неисчислимыми запасами торфа или „сѣраго угля“, какъ его иногда называютъ. Такимъ образомъ будущая основа отопленія Россіи должна по-видимому заключаться не въ каменномъ углѣ, а въ торфѣ, дабы не зависѣть въ столь насущномъ вопросѣ всецѣло отъ другихъ странъ и не испытывать тяжелыхъ потрясеній въ жизни государства всякій разъ при возникновеніи международныхъ осложненій.

Въ виду изложеннаго, а также вслѣдствіе удорожанія топлива и недостатка его на рынкѣ, желѣзнодорожнымъ вѣдомствомъ обращено въ послѣднее время особое вниманіе на

примѣненіе торфа для нуждъ желѣзныхъ дорогъ. Имѣется въ виду употреблять торфъ во всѣхъ трехъ извѣстныхъ его видахъ: а) воздушно-сухой, б) торфяной брикетъ и в) торфяной порошокъ — въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и нуждъ. Съ цѣлью выясненія возможности примѣненія такихъ видовъ торфа на желѣзныхъ дорогахъ произведены соотвѣтствующіе обслѣдованія и опыты. А именно:

По воздушно-сухому торфу. По вопросу о примѣненіи на желѣзныхъ дорогахъ воздушно-сухого торфа было назначено лѣтомъ 1914 года междувѣдомственное совѣщаніе при Министерствѣ Путей Сообщенія (подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Н. Н. Слободзинскаго). Совѣщаніе пришло къ заключенію, что воздушно-сухой торфъ вполнѣ возможно примѣнять на маневровыхъ паровозахъ, а также для отопленія всякихъ неподвижныхъ котловыхъ установокъ. Отопленіе комнатныхъ и кухонныхъ очаговъ такимъ торфомъ признано вполнѣ примѣнимымъ безъ передѣлки очаговъ.

По торфяному брикету. Въ мартѣ текущаго 1915 года было произведено испытаніе отопленія паровозовъ торфянымъ брикетомъ на маневрахъ, въ Гельсингфорсѣ на Финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Затѣмъ, испытаніе торфяного брикета, изготовленнаго изъ финляндскаго торфа на Рихимякскомъ заводѣ, было произведено 19 іюня сего года въ главныхъ паровозныхъ мастерскихъ Николаевской желѣзной дороги, въ Петроградѣ, особой комиссіей изъ представителей дороги и Управленія желѣзныхъ дорогъ.

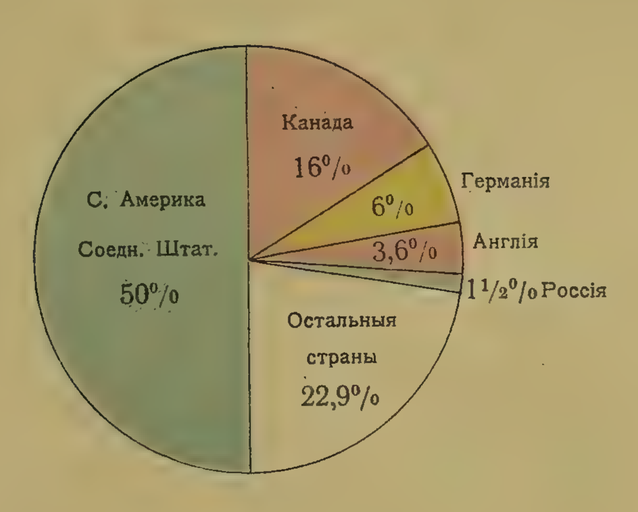
Этими испытаніями установлено, что эквивалентъ торфяного брикета по отношенію къ каменному углю (антрациту) составляетъ для неподвижныхъ котловъ 1,38 и для маневровыхъ паровозовъ 1,54, — т. е., вмѣсто одного пуда антрацита въ первомъ случаѣ требуется 1,38 пуд. торфяного брикета, а во второмъ 1,54 пуда его.

Для поѣздныхъ паровозовъ, работающихъ съ бо́льшимъ постоянствомъ режима и нагрузки и, обыкновенно, болѣе мощныхъ, чѣмъ маневровые, признано возможнымъ считать эквивалентъ торфяного брикета въ 1,45.

Вопросъ о примѣненіи торфобрикета на желѣзныхъ дорогахъ былъ также обслѣдованъ подробно въ текущемъ году Товарищемъ Министра Путей Сообщенія Инженеромъ Н. Л. Щу-

ДІАГРАММА

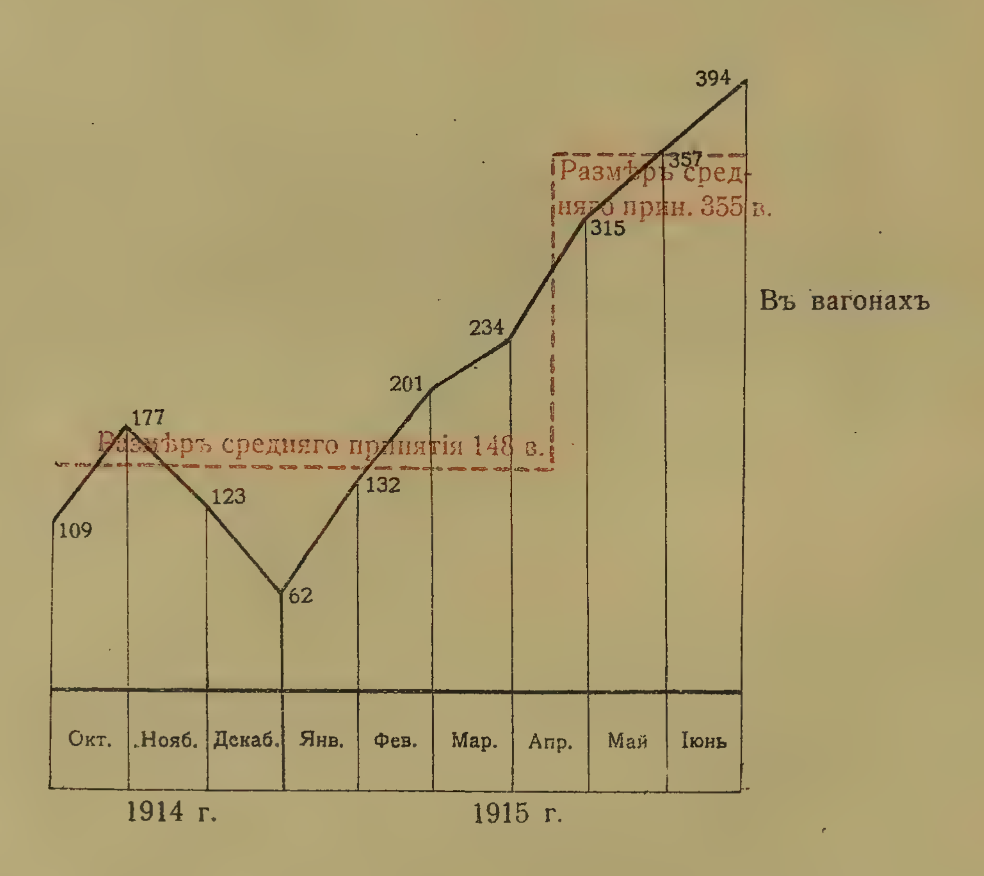
распредѣленія мірового запаса кам. угля между государствами



Чер. 9.

ДІАГРАММА

средняго прибытія въ день угля въ Петроградскій районъ для всѣхъ получателей, кромѣ желѣзныхъ дорогъ.



Чер. 10.

кинымъ, который въ своемъ докладѣ Министру Путей Сообщенія говоритъ между прочимъ слѣдующее:

„...Отопленіе брикетами никакихъ неудобствъ не вызывало... Принимая во вниманіе, что на многихъ дорогахъ нашей сѣти пришлось перейти на отопленіе дровами и что торфяной брикетъ по своему тепловому эфекту превосходитъ дрова, я нахожу, что примѣненіе торфяного брикета для отопленія маневровыхъ паровозовъ и во многихъ случаяхъ товарныхъ поѣздовъ представляетъ изъ себя очередную задачу хозяйства желѣзныхъ дорогъ... Что касается экономической стороны, то принимая къ разсчету эквивалентъ торфобрикета 1,45 и цѣну его, согласно конкуренціи въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ, 17 коп. за пудъ, можно заключить, что торфяной брикетъ выдержитъ конкуренцію съ углемъ при цѣнѣ послѣдняго 24,65 коп. . . . . . Никакихъ передѣлокъ топки, рѣшетки и тендера для торфобрикета не требуется. . . . . "

Какъ установлено, торфяной брикетъ можетъ замѣнить всякое твердое топливо, потребляемое въ настоящее время желѣзными дорогами. Особенную цѣнность для желѣзнодорожной практики представляетъ еще то обстоятельство, что вѣсъ единицы объема сложеннаго торфобрикета болѣе, чѣмъ вдвое, превосходитъ вѣсъ таковой же единицы объема воздушно-сухого торфа и дровъ.

По торфяному порошку. Способъ изготовленія негигроскопичнаго, легко пульверизируемаго и вполнѣ сгораемаго торфяного порошка изобрѣтенъ недавно въ Швеціи. При сжиганіи такой порошекъ отличается полнымъ отсутствіемъ искръ и почти не даетъ дыма, что представляетъ цѣнное свойство топлива для желѣзныхъ дорогъ въ городахъ, пригородахъ и вообще для пассажирской тяги; благодаря совершенному сгоранію порошка, получается очень малое количество отбросовъ, что особенно важно для паровозовъ, при чемъ простота управленія топкой такая же, какъ при отопленіи котла нефтяными остатками. Отсюда отъ примѣненія торфяного порошка получаются тѣ цѣнныя преимущества, которыя имѣютъ мѣсто при нефтяномъ отопленіи.

Въ Россіи способъ изготовленія торфяного порошка успѣлъ найти пока только одно промышленное примѣненіе въ малыхъ размѣрахъ, а именно на заводѣ Палогеймо у ст.

Рихимяки. Для цѣлей испытанія, производились въ 1915 году (апрѣль, май, іюнь) пробныя поѣздки при отопленіи паровозовъ торфянымъ порошкомъ, во главѣ товарныхъ поѣздовъ, на Финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ между станціями Рихимяки, Тойяла и Тамерфорсъ. Затѣмъ, опытъ примѣненія торфяного порошка былъ произведенъ въ томъ же году лично Товарищемъ Министра Инженеромъ Н. Л. Щукинымъ при спеціальной для сего 70—верстной поѣздкѣ на паровозѣ между ст. Гельсингфорсъ и Рихимяки (14 сентября). Результаты опытовъ получились вполнѣ благопріятные. Эквивалентъ порошка по отношенію къ каменному углю установленъ въ 1,36.—Отсюда можно заключить, что при цѣнѣ порошка 18 коп. за пудъ онъ можетъ конкурировать съ каменнымъ углемъ при цѣнѣ такового до 25 коп. за пудъ.

Въ виду изложенныхъ результатовъ испытанія разныхъ видовъ торфа, Управленіе желѣзныхъ дорогъ приняло мѣры къ организаціи добычи торфа и къ подысканію предпринимателей по поставкѣ для желѣзныхъ дорогъ торфяного брикета и торфяного порошка.

Съ цѣлью содѣйствія возникновенію предпріятій по торфяному дѣлу, Вѣдомство Путей Сообщенія, въ виду дороговизны теперь кредита, испрашиваетъ спеціальное ассигнованіе въ 1½ милліона рублей для выдачи ссудъ.

2. Учрежденіе Центральнаго Комитета по распредѣленію топлива и его мѣропріятія.

Заслуживаетъ особаго упоминанія, что на ряду съ заботой по обезпеченію топливомъ желѣзныхъ дорогъ стояла также чрезвычайно важная забота о снабженіи топливомъ вообще всей страны, а главнымъ образомъ Военнаго и Морского вѣдомствъ и всѣхъ казенныхъ и частныхъ предпріятій, работающихъ на оборону государства.

Въ началѣ войны для этой цѣли былъ образованъ при Министерствѣ Торговли и Промышлинности особый „Центральный распорядительный Комитетъ по снабженію топливомъ“, подъ предсѣдательствомъ Управляющаго симъ Министерствомъ. Однако впослѣдствіи было признано необходимымъ объединить въ однѣхъ рукахъ дѣло доставки и распредѣленія топлива въ связи съ наличными условіями перевозокъ и степенью важности потребителей топлива, при чемъ

во главѣ всего этого дѣла былъ поставленъ Министръ Путей Сообщенія съ особыми полномочіями (См. Именной ВЫСОЧАЙШІЙ указъ Правительствующему Сенату отъ 4 марта 1915 г. и ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное положеніе Совѣта Министровъ № 865 отъ 31 марта 1915 г.). Подъ его предсѣдательствомъ былъ образованъ въ апрѣлѣ 1915 года „Центральный Комитетъ по распредѣленію топлива".

Этотъ Комитетъ послѣ обслѣдованія размѣровъ добычи Донецкаго угля и размѣровъ потребленія его желѣзными дорогами, флотомъ и заводами, работающими на оборону, выяснилъ недостатокъ добываемаго угля даже для удовлетворенія указанныхъ внѣочередныхъ потребителей, а потому прежде всего нашелъ необходимымъ установить строгій учетъ распредѣленія угля между этими потребителями въ зависимости отъ дѣйствительной потребности и значенія каждаго изъ нихъ. Съ этою цѣлью было сдѣлано слѣдующее:

1. Было прекращено предоставленіе каменнаго угля частному рынку по заявленіямъ угольныхъ копей, и установлена подача вагоновъ подъ уголь только для желѣзныхъ дорогъ, флота, работающихъ на оборону заводовъ и для нуждъ городовъ въ размѣрахъ, установленныхъ Комитетомъ.

2. Было объявлено черезъ Совѣтъ Съѣзда Углепромышленниковъ Юга Россіи, что все количество добытаго угля, непроданное копями, будетъ пріобрѣтаться для нуждъ желѣзныхъ дорогъ.

3. Многіе заводы, работающіе на оборону, были переведены частью или полностью на отопленіе дровами, нефтью и антрацитомъ, добыча коего въ странѣ больше потребности въ немъ обороны.

4. Каждое новое требованіе на каменный уголь для цѣлей обороны подвергалось подробной оцѣнкѣ особой, выдѣленной изъ состава Комитета, Комиссіи изъ представителей вѣдомствъ: военнаго, морского и путей сообщенія.

5. Было установлено строгое наблюденіе за своевременной перевозкой внѣочередныхъ угольныхъ грузовъ.

Благодаря перечисленнымъ мѣропріятіямъ, наличная добыча угольнаго топлива получила распредѣленіе, соотвѣтствующее потребностямъ обороны, чего ранѣе не было. Такъ напримѣръ, изъ діаграммы (черт. 10) видно, что Петроградскій раіонъ,

являющійся однимъ изъ крупныхъ поставщиковъ предметовъ обороны, сталъ получать съ мая мѣсяца въ среднемъ вмѣсто 148 ваг. (бывшихъ до принятія указанныхъ мѣръ) по 355 вагоновъ угля въ день.

3. Заготовка угля. Вслѣдствіе полнаго прекращенія подвоза заграничнаго угля черезъ порты Балтійскаго и Чернаго морей, заботы Вѣдомства Путей Сообщенія по заготовкѣ угля направлены были, какъ уже было упомянуто, къ усиленію вывозки каменнаго угля изъ Донецкаго бассейна и къ подысканію другихъ источниковъ полученія его.

Съ этою цѣлью было сдѣлано слѣдующее:

А. Усиленіе вывозки угля изъ Донецкаго бассейна.

1) Ускореніе и упрощеніе платежей поставщикамъ. При обычномъ порядкѣ поставщики могли получать платежи лишь послѣ прибытія партіи угля на дорогу—получательницу и послѣ окончательной пріемки угля тамъ на мѣстѣ; однако, при условіяхъ желѣзнодорожнаго движенія въ военное время, скорость доставки угля не зависѣла отъ воли поставщиковъ; а съ другой стороны неполученіе платежей и вызванное войной стѣсненіе кредита лишало поставщиковъ возможности вести аккуратно дѣло и развивать его. Поэтому установлена была еженедѣльная уплата дорогами — получательницами 75% стоимости угля по представленіи поставщиками дубликатовъ накладныхъ на отправленное за данную недѣлю количество. Кромѣ того, въ случаѣ ходатайства поставщиковъ, разрѣшено сосредоточить выдачу 75%-ныхъ авансовъ въ Управленіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Харьковѣ, вмѣсто Управленій дорогъ — получательницъ. Въ тѣхъ же видахъ ускоренія уплатъ установлено въ Управленіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ производство полныхъ разсчетовъ по поставкамъ угля за счетъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также выдача остающихся 25% за счетъ другихъ дорогъ—получательницъ (по ихъ указанію и при возбужденіи ходатайства со стороны поставщиковъ).

2) Установленіе льготныхъ условій на поставку угля. Поставщикамъ, обязаннымъ поставками угля по низкимъ цѣнамъ, на основаніи прежнихъ договоровъ, предоставлена отсрочка до 1 января 1916 года безъ взысканія штрафа, и

установлены повышенныя цѣны согласно существующихъ на рынкѣ, такъ напримѣръ:

уголь K_1 — по 13 к. за пудъ вмѣсто 9 коп.
„ K_2 — „ 14 „ „ „ „ 9,5 „

и такъ далѣе, при чемъ Комитету Управленія желѣзныхъ дорогъ предоставлено право продолжить эту льготу и послѣ 1 января 1916 г., по его усмотрѣнію. Для увеличенія количества утилизируемаго угля облегчены техническія условія на поставку такового для желѣзныхъ дорогъ и приняты мѣры къ возможному сокращенію случаевъ окончательной браковки угля дорогами — получательницами. Такъ, напримѣръ, допущено содержаніе золы въ углѣ до 20% вмѣсто 15%; въ случаѣ превышенія въ углѣ установленной нормы золы, онъ не бракуется, какъ прежде, а принимается, но за каждый излишній сверхъ нормы процентъ золы дѣлается установленная скидка и т. д. Наконецъ, для содѣйствія углепромышленникамъ въ развитіи добычи каменнаго угля установлена выдача имъ безпроцентныхъ ссудъ. Таковыя могутъ быть выдаваемы подъ поручительства банковъ или подъ обезпеченіе казны имуществомъ поставщиковъ, при условіи заключенія долгосрочныхъ договоровъ. Размѣръ ссудъ намѣченъ около 1 коп. съ договорнаго пуда угля. Однако эта мѣра не получила распространенія, и фактически до сего времени ссуда выдана только въ одномъ случаѣ (Фенинскому Т-ву — 200.000 руб.). Неуспѣхъ этой мѣры объясняется тремя причинами: непризнаніемъ (со стороны Министерства Финансовъ) ручающихся банковъ достаточно надежными, нежеланіемъ поставщиковъ лишаться возможности спекулировать своими правами и имуществомъ при передачѣ его въ залогъ казнѣ и нежеланіемъ поставщиковъ связывать себя долгосрочными договорами по существующимъ цѣнамъ, тогда какъ эти цѣны могутъ значительно возрасти.

3) Организація смѣшанной перевозки Донецкаго угля по желѣзнымъ дорогамъ и водою. Въ виду полной загруженности желѣзныхъ дорогъ другими перевозками, доставка Донецкаго угля по нимъ въ дальніе пункты потребленія могла происходить лишь въ ограниченномъ и недостаточномъ количествѣ. Съ цѣлью уменьшенія пробѣга угля по желѣзнымъ

дорогамъ и облегченія ихъ работы, часть Донецкаго угля перевозится на возможно большемъ протяженіи общаго пути, соотвѣтственно, по рѣкамъ Волгѣ, Окѣ и Днѣпру.

а) Для отправленія по Волгѣ уголь доставляется изъ Донецкаго бассейна по желѣзнымъ дорогамъ до Царицына, гдѣ выгружается изъ вагоновъ въ баржи или временные береговые склады (преимущественно у Сарептской пристани). Далѣе уголь идетъ водою, главнымъ образомъ до Рыбинска, откуда, по перегрузкѣ изъ баржъ въ вагоны, направляется по Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ въ Петроградъ для дорогъ столичнаго узла; часть же угля изъ Рыбинска до Петрограда отправлена была въ видѣ опыта также водою по Маріинской системѣ (500.000 пуд.), съ перегрузкой въ Рыбинскѣ въ системныя суда. Вмѣстѣ съ тѣмъ намѣчено по пути часть угля выгрузить изъ баржъ на берегъ въ Батракахъ для Сызрано-Вяземской желѣзной дороги (3 милліона пуд.) и въ Нижнемъ-Новгородѣ для Александровской желѣзной дороги (7 милліоновъ пуд.), при чемъ въ видѣ опыта $2^1/_2$ милліона пудовъ угля направлено изъ Нижняго до Москвы по Московско-Окской водной системѣ (съ перегрузкой въ системныя баржи). Указаннымъ способомъ намѣчено всего перевезти по р. Волгѣ до 25 милліоновъ пудовъ Донецкаго угля (для Николаевской, Сѣверо-Западныхъ, Александровской и Сызрано-Вяземской ж. д.).

б) По Днѣпру уголь отправляется изъ Донецкаго бассейна частью вверхъ, частью внизъ. Уголь, назначенный кверху — для Либаво-Роменской, Полѣсскихъ, Юго-Западныхъ, Александровской и Сызрано-Вяземской жел. дор., доставляется по желѣзнымъ дорогамъ къ пристанямъ Нижне-Днѣпровскъ, Черкассы и Кіевъ, откуда водою отправляется до Жлобина, Рѣчицы, Мозыря, Бобруйска и Лунинца, а затѣмъ далѣе снова по желѣзнымъ дорогамъ. Этимъ путемъ предполагается перевезти 11 милліоновъ пудовъ.

в) Для отправки по Днѣпру внизъ, до Одессы (для Юго-Западныхъ жел. дор.) уголь доставляется изъ Донецкаго бассейна по желѣзнымъ дорогамъ къ Александровску и Никополю, откуда уже водою въ Одессу. Послѣднимъ способомъ намѣчено перевезти 10 милліоновъ пуд.

О конечныхъ результатахъ такой смѣшанной перевозки, можно будетъ вывести заключеніе только осенью (по окончаніи навигаціи); теперь же приходится ограничиться лишь указаніемъ итога на 1 іюля:

Таблица III.

Путь слѣдованія.	Общее количество Донецкаго угля, назначеннаго къ перевозкѣ.	Прибыло по желѣзнымъ дорогамъ въ начальныя пристани пудовъ угля.	Отправлено въ судахъ къ пристанямъ назначенія пудовъ угля.
По Волгѣ	25 милліон.	10 милліон.	10 милліон.
„ Днѣпру вверхъ	11 „	4 „	3,5 „
„ „ внизъ	10 „	4 „	4 „
	46 милліон.	18 милліон.	17,5 милліон.

Надлежитъ отмѣтить, что указанная перевозка Донецкаго угля смѣшаннымъ путемъ, при своихъ сравнительно скромныхъ размѣрахъ, потребовала однако большихъ хлопотъ и связана съ большими затрудненіями, вслѣдствіе новизны дѣла, недостатка подходящихъ рѣчныхъ судовъ и почти полнаго отсутствія на пристаняхъ соотвѣтствующихъ приспособленій для удобной и быстрой перегрузки угля изъ вагоновъ въ баржи и наоборотъ. Почти во всѣхъ указанныхъ пунктахъ отправки и полученія Донецкаго угля воднымъ путемъ потребовалось устройство особыхъ путей, платформъ, складочныхъ мѣстъ и проч.; а такой пунктъ, какъ Москва, оказался неимѣющимъ даже ни одной желѣзнодорожной вѣтви къ берегу р. Москвы, вслѣдствіе чего подобная единственная вѣтвь была впервые осуществлена въ текущемъ году (къ 1 іюля) отъ ст. Москва-Рязанская къ р. Москвѣ (у Даниловскаго монастыря).

Устройство необходимыхъ приспособленій на указанныхъ пристаняхъ (въ связи съ водной перевозкой угля) потребовало

въ общемъ около 500.000 руб. расхода. Надо думать, что въ будущемъ такая перевозка угля можетъ быть и легче и дешевле въ виду имѣющагося уже опыта и осуществленія первоначальныхъ пристанскихъ устройствъ. Полезно было бы при этомъ примѣнить на пристаняхъ соотвѣтствующія механическія приспособленія для перегрузки угля, дабы возможно меньше зависѣть отъ наличія рабочей силы и цѣнъ на нее, что въ текущемъ году было причиной значительныхъ затрудненій. Кромѣ того, надлежащія механическія приспособленія позволяютъ установить болѣе интенсивную перегрузку,— особенно въ такихъ пунктахъ, какъ Сарепта, гдѣ по нормѣ, принятой на 1915 годъ, требуется перегружать до 200 вагоновъ угля ежедневно.

Въ заключеніе сказаннаго о мѣрахъ къ усиленію выработки угля Донецкаго бассейна приходится, однако, отмѣтить, что эта выработка находилась до іюля мѣсяца на такихъ условіяхъ, которыя не позволяютъ разсчитывать на выполненіе предположеннаго Комитетомъ *) заданія по вывозу угля. Главнымъ факторомъ при этомъ является недостаточное количество рабочихъ на копяхъ. Такъ къ іюлю мѣсяцу отливъ рабочихъ-грузчиковъ съ шахтъ получился настолько значительнымъ, что вывозъ минеральнаго топлива выразился за іюль въ суммѣ 105 милліоновъ пудовъ вмѣсто заданныхъ нарядомъ 123 милліоновъ пудовъ, т. е. недогрузъ составляетъ около 15%. Для использованія всей добывной способности рудниковъ, соотвѣтственно сдѣланнымъ въ нихъ подготовкамъ, потребное количество рабочихъ въ шахтахъ должно быть около 250 тысячъ человѣкъ, между тѣмъ ихъ имѣется менѣе 200 тысячъ. Разрѣшеніе рабочаго кризиса, такимъ образомъ, составляетъ экстренный и острый вопросъ. Въ этихъ цѣляхъ Министромъ Путей Сообщенія рѣшено широко примѣнить трудъ военноплѣнныхъ, при чемъ въ угольныя копи предположено направить плѣнныхъ исключительно лишь изъ числа славянскихъ народностей. Результаты такой мѣры возможно будетъ видѣть лишь при обозрѣніи второго полугодія 1915 года.

---

*) По распредѣленію топлива.

Б. Отысканіе другихъ источниковъ полученія каменно-угольнаго топлива.

Обращаясь къ мѣропріятіямъ по отысканію другихъ источниковъ полученія каменноугольнаго топлива, надлежитъ указать на слѣдующія:

1) *Пріобрѣтеніе англійскаго угля съ поставкой его черезъ Архангельскъ.* Вѣдомствомъ Путей Сообщенія было пріобрѣтено 15 милліоновъ пудовъ такого угля для нуждъ желѣзныхъ дорогъ и для города Петрограда. Все это количество угля было доставлено черезъ Бѣлое море прошлой осенью и выгружено въ Архангельскомъ порту. Но вывозка его изъ Архангельска представила трудно преодолимыя затрудненія вслѣдствіе малой пропускной способности и полной загруженности Вологдо-Архангельской линіи: по ней перевозятся почти исключительно грузы Военнаго и Морского Вѣдомствъ, въ томъ числѣ и уголь, пріобрѣтенный Морскимъ Вѣдомствомъ отдѣльно отъ упомянутой партіи. Для облегченія этой дороги была съ весны установлена смѣшанная перевозка водою по р.р. Двинѣ и Сухонѣ до Котласа и затѣмъ отъ ст. Котласъ по Пермской и Сѣвернымъ желѣзнымъ дорогамъ. Для этой смѣшанной доставки назначено 9,5 милліоновъ пудовъ, изъ коихъ на 1 іюля с. г. отправлено было 6,5 милліоновъ пудовъ, при чемъ изъ нихъ отпущено городу Петрограду 4 милліона.

2) *Закупка Уральскаго и Судженскаго угля.* Александровская желѣзная дорога потребляла преимущественно Донецкій уголь. Для уменьшенія потребленія этого угля было законтрактовано для нея 3 милліона пудовъ каменнаго угля въ Уральскихъ копяхъ кн. Абамелекъ-Лазарева (у ст. Кизелъ Пермской жел. дор.), съ доставкой отъ ст. Кизелъ до Перми по желѣзной дорогѣ, отъ Перми до Нижняго-Новгорода водою, по р.р. Камѣ и Волгѣ, и отъ Нижняго снова по желѣзной дорогѣ.—Все означенное количество доставлено вполнѣ успѣшно и уже поступило въ распоряженіе дороги.

Для нуждъ Николаевской и Сѣверо-Западныхъ жел. дор. было законтрактовано 30 мил. пудовъ угля въ Судженскихъ копяхъ (Михельсона) въ Сибири по 9 коп. за пудъ, въ предположеніи перевозки по Омской и Сѣвернымъ жел. дор. до Петрограда. Однако загруженность указанныхъ дорогъ (вслѣдствіе сплошного воинскаго движенія) не позволила осуществить такую перевозку, и къ 1 іюля удалось доставить

только около $1^1/_2$ милліона пудовъ по смѣшанному пути: желѣзными дорогами до Перми и водою до Нижняго Новгорода. Въ виду невозможности перевезти остальное количество угля рѣшено использовать его для нуждъ ближайшихъ къ копямъ желѣзныхъ дорогъ: Омской, Томской, Пермской и Самаро-Златоустовской.

3) Разработка вопроса о пріобрѣтеніи шпицбергенскаго угля. Вѣдомство вошло въ сношеніе съ норвежской фирмой „В. І. Лидъ", которая сдѣлала предложеніе поставить въ теченіе 5 лѣтъ до 100 милліоновъ пудовъ шпицбергенскаго угля (1.800.000 тоннъ) по цѣнѣ 15 коп. за пудъ съ доставкой въ Архангельскъ. Подобныя сношенія пока еще не закончены и опредѣленныхъ результатовъ не дали.—Тѣмъ не менѣе, чѣмъ бы ни кончились эти переговоры, но согласно собранныхъ уже свѣдѣній вопросъ о шпицбергенскомъ углѣ заслуживаетъ самаго серіознаго вниманія, и о немъ слѣдуетъ сказать попутно нѣсколько словъ.

Группа Шпицбергенскихъ острововъ расположена между 76° 21′ и 80° 49′ сѣв. шир. Несмотря на такія высокія широты, благодѣтельный Гольфстремъ, омывающій западное и южное побережья Шпицбергена, дѣлаетъ навигацію здѣсь совершенно безопасной въ теченіе свыше 4 мѣсяцевъ; присутствіе же теплаго теченія дѣлаетъ зиму на Шпицбергенѣ сравнительно очень умѣренной, а въ теченіе краткаго лѣта температура воздуха нерѣдко достигаетъ + 25° R. Богатые запасы каменнаго угля, имѣющіеся на Шпицбергенѣ, привлекли уже предпринимателей, и нынѣ угольныя копи тамъ уже разрабатываются англичанами, шведами, норвежцами и американцами.—Русскіе не остались чужды нарождающемуся на Шпицбергенѣ крупному дѣлу, и въ 1912—1914 г.г. были снаряжены двѣ развѣдочныя экспедиціи на Шпицбергенъ — одна подъ начальствомъ геолога Русанова, другая подъ начальствомъ горнаго инженера Самойловича. Ими открыты новыя, еще не занятыя иностранцами, мощныя залежи угля. На основаніи сдѣланныхъ обслѣдованій установлено, что въ отношеніи разработки шпицбергенскій уголь залегаетъ въ весьма удобномъ положеніи. Верхній пластъ (всѣхъ пластовъ 3) почти вездѣ обнаженъ, мѣстами же обнажены всѣ три пласта. Это обстоятельство позволяетъ обходиться безъ

дорого стоящихъ шахтъ, — достаточно штоленъ. Вѣчная же мерзлота почвы въ глубинѣ совершенно исключаетъ возможность присутствія воды, и, наконецъ, въ штольняхъ можно работать съ любыми лампами, благодаря отсутствію газовъ. Работы должны производиться круглый годъ, вывозить же добытый уголь можно только въ теченіе 4-мѣсячной навигаціи.

Однако пока русскія предпріятія не обнаружили своей дѣятельности на Шпицбергенѣ, и добыча ими угля тамъ пока еще не осуществляется, что, повидимому, не заставитъ себя долго ждать въ силу наличныхъ обстоятельствъ. Вѣдь, не говоря уже о данномъ моментѣ, русскій уголь съ острововъ Шпицбергена найдетъ себѣ сбытъ при развитіи торговаго мореходства на Сѣверѣ отъ границъ Норвегіи до устьевъ Оби и Енисея, а также будетъ наиболѣе дешевымъ топливомъ для сѣвернаго участка Мурманской желѣзной дороги. Кромѣ того, окончаніе предпринятой постройки желѣзной дороги, соединяющей Петроградъ съ Мурманскимъ берегомъ, и переустройство линіи Архангельскъ-Вологда позволитъ также съ успѣхомъ подвозить этотъ уголь для нуждъ огромнаго Петроградскаго раіона: для его многочисленныхъ фабрикъ и заводовъ, для его крупнаго желѣзнодорожнаго узла, а также и для нашего Балтійскаго флота. — Впрочемъ въ обычныхъ условіяхъ мирнаго времени дорогой желѣзнодорожный фрахтъ едва ли позволитъ шпицбергенскому углю конкурировать въ Петроградѣ съ англійскимъ (доставляемымъ водою). Поэтому въ Петроградскомъ раіонѣ этотъ уголь можетъ получить большое распространеніе только съ устройствомъ Онего-Бѣломорскаго водяного пути, осуществленіе котораго является теперь государственной необходимостью. Тогда осложненія на Западѣ и прекращеніе подвоза угля черезъ Балтійское море не будетъ уже имѣть того тяжелаго вліянія, какъ теперь.

Заготовка дровъ, нефти и торфа.

а) Дрова. Каменноугольный кризисъ вызвалъ въ свою очередь на желѣзныхъ дорогахъ дровяной кризисъ, такъ какъ многія линіи пришлось срочно переводить съ угольнаго на дровяное отопленіе, для чего имѣвшіеся на дорогахъ нормальные дровяные запасы являлись недостаточными. Съ цѣлью обезпеченія дорогъ въ этомъ отношеніи

желѣзнодорожнымъ вѣдомствомъ были предприняты слѣдующія мѣры.

1) Для снабженія дровами тѣхъ изъ ближайшихъ къ раіону военныхъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ нельзя было пріобрѣсти дровъ частными покупками, была установлена общая реквизиція всѣхъ дровъ, безъ различія владѣльцевъ, въ предѣлахъ 30-верстной полосы вдоль линіи упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ (по 15 верстъ въ каждую сторону); затѣмъ, только по выясненіи надобности, были освобождаемы дрова казенныхъ и государственныхъ учрежденій, Военнаго Вѣдомства, а также фабрикъ и заводовъ, работающихъ на оборону. А именно, это было исполнено для дорогъ: Александровской, Либаво-Роменской, Привислинскихъ, Риго-Орловской, Сѣверо-Западныхъ и Юго-Западныхъ, *) при чемъ результаты указаны въ нижеприведенной таблицѣ:

Таблица IV.

Данныя по общей реквизиціи дровъ на 1 іюля 1915 г.				Приблизительная годовая потребность участковъ, для коихъ реквизировались дрова
Наименованіе желѣзныхъ дорогъ, вдоль коихъ была объявлена реквизиція.	Получено всего дровъ при реквизиціи. куб. саж.	Освобождено дровъ отъ реквизиціи. куб. саж.	Осталось для нуждъ дороги. куб. саж.	куб. саж.
Александровская	42.420	—	42.420	25.000
Либаво-Роменская	32.400	—	32.400	55.000
Привислинскія	44.900	—	44.900	55.000
Риго-Орловская	155 500	84.000	71.500	93.000
Сѣверо-Западныя	102.730	—	102.730	139.200
Юго-Западныя	52.750	15.600	37.150	10.000
Итого	430.700	99.600	331.100	367.200

*) Кромѣ Привислинскихъ, на прочихъ перечисленныхъ дорогахъ реквизиція имѣла мѣсто не на всѣхъ участкахъ, а лишь на западныхъ.

Подобная же реквизиція была произведена затѣмъ и для линій: Бологое-Волковыскъ (Николаевск. ж. д.) и Виндава-Великіе Луки (Московск. Вин. Рыб. ж. д.).

2) Желѣзнодорожнымъ вѣдомствомъ пріобрѣтены лѣсные участки какъ казенные, такъ и у частныхъ владѣльцевъ, при чемъ такіе лѣсные участки разрабатываются на дрова (и разный другой лѣсной матеріалъ) средствами самихъ желѣзныхъ дорогъ. Особенно крупныя заготовки въ этомъ отношеніи пришлись на долю Сѣверо-Западныхъ и Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ.

3) Весьма важной мѣрой является передача поставокъ большихъ партій дровъ для желѣзныхъ дорогъ Лѣсному Вѣдомству. Договоры на такія поставки между разными желѣзными дорогами и мѣстными учрежденіями Лѣсного Вѣдомства заключаются на сроки отъ 1 до 5 лѣтъ, при чемъ согласно утвержденныхъ уже Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ договоровъ означенныя поставки дровъ за годъ должны выразиться въ слѣдующихъ цифрахъ (начиная съ 1915 года):

Таблица V.

НАИМЕНОВАНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	Количество дровъ, которое должно быть поставлено Лѣснымъ Вѣдомствомъ на дорогу. въ куб. саж.	ПРИМѢЧАНІЕ
Александровская	15.000	
Николаевская	1.000	
Полѣсскія	2.700—4 000	
Риго-Орловская	2.800	
Сибирская [1])	16.000	[1]) Съ 1916 г. будетъ раздѣльная поставка: для Омской—29 100 и для Томской—14.000.
Сызрано-Вяземская	5.200	
Сѣверныя [2])	29.300	[2]) Съ 1916 г. по 50.000.
Сѣверо-Западныя	10.000	
Юго-Западныя	12.700	
	94.700	Съ 1916 г.—142.500.

Не подлежитъ сомнѣнію, что указанная мѣра, впервые примѣняемая по соглашенію съ Лѣснымъ Вѣдомствомъ и обѣщающая уже за первый годъ дать желѣзнымъ дорогамъ до 100.000 куб. саж. дровъ, получитъ впослѣдствіи крупное развитіе и будетъ имѣть весьма важное значеніе, такъ какъ освободитъ желѣзныя дороги отъ исключительной опеки частныхъ поставщиковъ и тѣмъ будетъ способствовать удержанію рыночныхъ цѣнъ на дрова отъ повышенія.

б) Нефть. Общихъ мѣропріятій по центральной заготовкѣ нефти Вѣдомствомъ Путей Сообщенія не предпринималось, а каждой дорогѣ было предоставлено пріобрѣтать нефть въ потребномъ количествѣ обычнымъ порядкомъ. Слѣдуетъ отмѣтить вздорожаніе цѣнъ на нефть, какъ это видно изъ нижепомѣщенной таблицы:

Таблица VI.

Годы.	Средняя цѣна нефти на всѣхъ казенныхъ желѣзн. дорогахъ за пудъ въ коп.	Примѣчаніе.
1912	29,64	
1913	39,45	
1914	43,86	
1915	до 65 [1])	[1]) За первое полугодіе.

По отдѣльнымъ дорогамъ покупки нефти въ началѣ и срединѣ 1915 года даютъ еще большую разницу цѣнъ на нефть; такъ напримѣръ, на Сѣверныхъ жел. дор. соотвѣтственныя цѣны на нефть были 59,7 — 85 коп., на Сызрано-Вяземской 55 — 82 коп. за пудъ.

Рѣзкое повышеніе цѣнъ на нефть объясняется отчасти увеличившимся спросомъ на рынкѣ (вслѣдствіе угольнаго кризиса) отчасти военными обстоятельствами и общимъ вздорожаніемъ изъ-за нихъ жизни въ странѣ и всѣхъ производствъ; но въ извѣстной мѣрѣ здѣсь можно предполагать и спекулятивное вліяніе заинтересованныхъ фирмъ.

в) Торфъ. Заготовка торфа для нуждъ желѣзныхъ дорогъ пока еще не получила реальныхъ результатовъ, такъ какъ все дѣло по сему поводу находится пока въ періодѣ подготовительныхъ работъ. Въ послѣднемъ отношеніи предпринято слѣдующее:

1. Рѣшено использовать для добычи торфа имѣющееся у ст. Рѣдькино Николаевской жел. дор. обширное торфяное болото, принадлежащее дорогѣ (1.200 десятинъ). На этомъ болотѣ предположено работать хозяйственнымъ способомъ, примѣнить пока простѣйшія устройства и добывать изъ него воздушно-сухой торфъ для нуждъ Николаевской желѣзной дороги. На подготовительныя работы по осушенію болота и оборудованію добычи торфа, а также на производство самой добычи испрошено особое ассигнованіе въ размѣрѣ 280.000 руб., съ разсчетомъ получить въ будущемъ 1916 году 150.000 пуд. воздушно-сухого торфа, цѣною по предварительнымъ подсчетамъ — около 13 коп. за пудъ.

2. Вѣдомство вошло въ сношеніе съ фирмой „Бейзымъ", въ Финляндіи, относительно предлагаемой ею поставки для желѣзныхъ дорогъ торфяныхъ брикетовъ. Именно, фирма предполагаетъ добывать торфъ изъ болота, находящагося вблизи ст. Маткаселькя Финляндскихъ жел. дор., въ 46 вер. отъ Ладожскаго озера, при чемъ такъ какъ брикетъ предназначается для нуждъ Сѣверо-Западныхъ жел. дор., то возка его до Петрограда возможна двоякая: либо по желѣзной дорогѣ, либо водою черезъ Ладожское озеро, съ предварительной доставкой до озера по Сердобольской жел.-дор. вѣткѣ (46 вер.).

Фирма предлагаетъ выставить въ теченіе 7 лѣтъ, начиная съ конца 1916 года, 14 милліоновъ пудовъ брикета по цѣнѣ 17 коп. за пудъ.

3. У станціи Торфяной постъ Николаевской жел. дор. имѣется принадлежащее казнѣ торфяное болото площадью свыше 3000 десятинъ. Финляндская фирма „Джумайло" и Брунстремъ" предлагаетъ устроить при этомъ болотѣ торфобрикетный заводъ и поставлять въ теченіе 7 лѣтъ по $1^1/_2$ милліона пудовъ брикета, цѣною $17^1/_2$—18 коп. за пудъ.

Сношенія и переговоры съ обѣими указанными фирмами еще не закончены.

III.

Мѣры по увеличенію пропускной и провозной способности желѣзныхъ дорогъ.

1. Сущность принятыхъ мѣръ. Какъ уже выше было упомянуто, на сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ съ открытіемъ военныхъ дѣйствій произошло рѣзкое измѣненіе направленія грузовыхъ потоковъ.

Единственными пунктами, открытыми для нашего непосредственнаго сношенія съ внѣшнимъ міромъ, явились Архангельскъ и Владивостокъ; Архангельское и Сибирское направленія стали единственными путями для поддержанія чрезвычайно важнаго товарообмѣна съ союзными и нейтральными странами, при чемъ Сибирское направленіе сдѣлалось, кромѣ того, главнѣйшимъ путемъ для полученія продовольствія и фуража для арміи. Далѣе, вслѣдствіе прекращенія поступленія на отечественный рынокъ каменнаго угля изъ Домбровскаго бассейна и черезъ Балтійскіе порты, Донецкій бассейнъ сдѣлался единственнымъ источникомъ для снабженія страны твердымъ минеральнымъ топливомъ, и весь чрезвычайно важный для государственной обороны Петроградскій раіонъ, питавшійся раньше исключительно заграничнымъ углемъ, пришлось снабжать углемъ изъ Донецкаго бассейна.

Изложенныя обстоятельства были причиною того, что три упомянутыя направленія—изъ Архангельска, Сибири и Донецкаго бассейна—сдѣлались главнѣйшими для государства; требованіе въ передвиженіи грузовъ по нимъ стало необычайно велико, и пропускная способность этихъ направленій оказалась совершенно недостаточной. Такъ напримѣръ, Архангельское, или Бѣломорское, направленіе имѣло лишь одну узкоколейную линію Вологда-Архангельскъ съ пропускной спо-

собностью въ 3 пары товарныхъ поѣздовъ въ сутки, тогда какъ возникшія сейчасъ нужды грузооборота по этому направленію—столь огромны, что едва ли могли бы быть удовлетворены въ достаточной мѣрѣ даже мощной двухпутной ширококолейной магистралью.

Вслѣдствіе этого, вниманіе Вѣдомства Путей Сообщенія и было обращено въ первую очередь на усиленіе желѣзнодорожныхъ линій по указаннымъ направленіямъ. Съ таковою цѣлью срочно приступлено было къ увеличенію какъ пропускной, такъ и провозной способностей этихъ линій, для достиженія чего въ первомъ случаѣ послужили:

1) устройство дополнительныхъ разъѣздовъ,

2) развитіе желѣзнодорожныхъ узловъ и станцій,

3) постройка вторыхъ путей, новыхъ линій и вѣтвей, а во второмъ случаѣ:

1) увеличеніе парка подвижного состава и

2) улучшеніе утилизаціи такового.

Въ отдѣльности, по отношенію къ каждому изъ упомянутыхъ трехъ направленій, надлежитъ замѣтить нижеслѣдующее.

Архангельское направленіе. Узкоколейная линія Архангельскъ—Вологда, имѣвшая до войны исключительно мѣстное значеніе [1]), была разсчитана на обращеніе по ней 1 пары пассажирскихъ и 3 паръ товарныхъ поѣздовъ, что давало возможность перевозить, въ среднемъ 50 тысячъ пудовъ въ сутки и что съ избыткомъ удовлетворяло мѣстныя нужды; но въ сравненіи съ возникшей во время войны потребностью количество это явилось ничтожнымъ, такъ какъ черезъ Бѣлое море и Архангельскъ пошло главнѣйшее снабженіе арміи и флота необходимыми матеріалами, вывозимыми изъ заграницы. Небезъинтересно будетъ здѣсь отмѣтить, попутно, что изъ подвезенныхъ моремъ въ прошлую осень къ Архангельску грузовъ оставалось на 1 января 1915 года невывезенными изъ порта:

11 милл. пуд. угля, принадлежащ. Морскому Вѣдом.
9 „ „ „ „ Мин. Пут. Сооб.
и г. Петрограду,

---

1) Стратегическаго значенія этой линіи не придавалось никакого, что оказалось теперь весьма ошибочнымъ.

4 милл. пуд. разныхъ другихъ грузовъ
3000 военныхъ автомобилей,

для вывозки чего при вышеуказанной пропускной способности понадобилось бы около $1^1/_2$ года правильной работы линіи.

Съ цѣлью увеличенія вывоза внутрь страны приходящихъ черезъ Бѣлое море грузовъ рѣшено было: во-первыхъ усилить существующую линію Архангельскъ—Вологда, во-вторыхъ использовать смѣшанный желѣзнодорожно-водный путь отъ Архангельска по р. Сѣверной Двинѣ до Котласа и далѣе по линіи Котласъ—Вятка, и въ третьихъ соединить Бѣлое море съ остальной Имперіей второй желѣзнодорожной линіей черезъ Петрозаводскъ—Званку.

а) Для первоначальнаго усиленія линіи Архангельскъ—Вологда уже къ осени прошлаго года было устроено по линіи 13 разъѣздовъ и командировано на нее съ Рязанско-Уральской и Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. 26 паровозовъ и 480 товарныхъ вагоновъ (метровой колеи, вслѣдствіе чего весь составъ былъ спѣшно передѣланъ на Архангельскую колею 0,50 саж.); благодаря этому къ 1 января 1915 года пропускная способность линіи повысилась съ 3 до 9 паръ товарныхъ поѣздовъ, а провозная съ 70 до 120 вагоновъ въ сутки, т. е. не вся пропускная способность могла быть использована за недостаткомъ подвижного состава, котораго нельзя было уже больше изъять съ остальной сѣти. Съ цѣлью дальнѣйшаго усиленія провозной способности Архангельской линіи признано было необходимымъ заказать для нея новыхъ 30 паровозовъ и 500 вагоновъ, при чемъ паровозы вслѣдствіе отказа отечественныхъ заводовъ, были заказаны въ Америкѣ, а вагоны русскимъ заводамъ. Кромѣ того, выяснилась затѣмъ возможность командировать еще съ Новгородской узкоколейной линіи 7 паровозовъ и 45 платформъ. Съ поступленіемъ всего перечисленнаго состава (въ апрѣлѣ 1915 года) вывозная способность линіи Архангельскъ—Вологда повысилась до 170 вагоновъ въ сутки.

Сверхъ указанной мѣры, съ осени же прошлаго года приступлено было къ переустройству Архангельской линіи на широкую колею; при этомъ по соглашенію съ Военнымъ и Морскимъ Вѣдомствами, сначала рѣшено было не перешивать узкую колею, дабы избѣжать затрудненій въ движеніи,

а уложить рядомъ новый ширококолейный путь (съ присыпкой новаго полотна и устройствомъ новыхъ искусственныхъ сооруженій). Такая укладка намѣчалась въ первую очередь только отъ Вологды до Няндомы (277 верстъ) съ соотвѣтствующимъ развитіемъ ст. Няндома; далѣе же до Архангельска предполагалось оставить узкую колею и устроить на ней еще 9 разъѣздовъ для доведенія пропускной способности до 16 паръ, съ тѣмъ разсчетомъ, что съ передачей всего наличнаго узкоколейнаго состава на сѣверную часть линіи, пропускная способность всей Архангельской линіи будетъ доведена до 220 вагоновъ въ сутки съ перегрузкой въ Няндомѣ. Однако, уже весною текущаго года, рѣшено было, въ цѣляхъ еще большаго усиленія Архангельской линіи, произвести срочно перешивку также и второй ея половины, т. е. обратить всю Архангельскую линію въ ширококолейную. По окончаніи этой работы (что ожидалось въ декабрѣ с. г., а затѣмъ отложено къ началу 1916 г.) общее заданіе для Архангельской линіи опредѣлится окончательно въ 13 паръ товарныхъ транзитныхъ поѣздовъ въ сутки, что при нормальныхъ паровозахъ типа 0-4-0 составитъ 390 вагоновъ; впрочемъ, подобная пропускная способность до окончанія путевого развитія ст. Архангельскъ можетъ быть использована только въ 80%, т. е. около 300 вагоновъ.

б) Съ цѣлью дать выходъ части грузовъ изъ Архангельска черезъ Котласъ и Вятку къ Петрограду (главнымъ образомъ для грузовъ Морского Вѣдомства) Министерствомъ Путей Сообщенія приняты были мѣры къ усиленію провозной способности рѣки Сѣверной Двины посредствомъ увеличенія рѣчного флота на ней. Благодаря этимъ мѣрамъ провозная способность рѣки была доведена къ навигаціи 1915 года до 28 милліоновъ пудовъ въ лѣто, вмѣсто бывшей не болѣе 9 милліоновъ пудовъ. Для обезпеченія дальнѣйшаго вывоза грузовъ изъ Котласа потребовалось усилить соотвѣтственно пропускную способность линіи Котласъ — Вятка, а именно устройствомъ 17 разъѣздовъ таковая была доведена съ 6 паръ поѣздовъ до 10 или съ 144 до 240 вагоновъ въ сутки.

в) Для соединенія Бѣлаго моря еще однимъ, болѣе близкимъ, путемъ съ Петроградомъ рѣшено было воспользоваться строящейся Олонецкой линіей отъ Званки до Петрозаводска

и продолжить таковую до Сороцкой бухты на Бѣломъ морѣ; всю эту линію Званка — Сороцкое предположено было закончить къ концу 1915 года и открыть по ней хотя бы минимальное товарное движеніе, но по имѣющимся даннымъ едва ли удастся достигнуть этого ранѣе лѣта 1916 г. — Въ дальнѣйшемъ Петрозаводскъ — Сороцкая линія будетъ продолжена черезъ Кемь (удобный природный портъ) къ Мурманскому берегу, къ чему уже также приступлено.

Сибирское направленіе. Это направленіе обладаетъ двумя выходами въ Европейскую часть страны, а именно по линіямъ: Омскъ — Екатеринбургъ — Вятка и Омскъ — Челябинскъ — Сызрань.

По первой выходной магистрали грузы направляются черезъ Вологду частью къ Петрограду, частью къ Москвѣ при чемъ, въ связи съ усиленнымъ поступленіемъ грузовъ съ боковыхъ линій Котласъ — Вятка и Архангельскъ — Вологда, потребовалось усиленіе всей линіи Вятка — Петроградъ и Вологда — Ярославль, а также и линіи Ярославль — Рыбинскъ, по которой съ цѣлью облегченія участка Вологда — Званка направляется часть грузовъ, слѣдующихъ въ Петроградъ изъ Архангельска или Сибири.

Вторая выходная магистраль, Омскъ — Челябинскъ — Сызрань, къ 1 іюля текущаго года не подвергалась пока усиленію.

Нижеприведенная таблица VII показываетъ размѣры достигнутаго къ 1 іюля с. г. усиленія отдѣльныхъ участковъ Сибирскихъ выходныхъ магистралей:

Таблица VII.

НАЗВАНІЕ УЧАСТКОВЪ.	Бывшая до усиленія пропускная способность въ вагонахъ.	Достигнутая къ 1 іюля 1915 г. пропускная способность послѣ усиленія въ вагонахъ.	Примѣчаніе.
Омскъ-Тюмень	256	—	Не усилив.
Тюмень-Екатеринбургъ	352	—	"
Екатеринбургъ-Пермь-Вятка	232	348	

НАЗВАНІЕ УЧАСТКОВЪ.	Бывшая до усиленія пропускная способность въ вагонахъ.	Достигнутая къ 1 іюля 1915 г. пропускная способность послѣ усиленія въ вагонахъ.	Примѣчаніе.
Вятка-Вологда	234	390	
Вологда-Тихвинъ	336	416	
Тихвинъ-Обухово	588	756	
Омскъ-Челябинскъ	429	—	Не усилив.
Челябинскъ-Самара	476	—	„
Вологда-Ярославль	279	360	
Ярославль-Рыбинскъ	296	407	

Донецкое направленіе. Въ качествѣ выходныхъ магистралей изъ Донецкаго бассейна приняты 5 слѣдующихъ (см. черт. 11):

1) Звѣрево — Козловъ — Москва,
2) Купянскъ — Валуйки — Елецъ — Раненбургъ — Москва,
3) Харковъ — Курскъ — Москва,
4) Льговъ — Брянскъ — Витебскъ — Петроградъ,
5) Люботинъ—Бахмачъ—Гомель—Витебскъ—Петроградъ

Усиленіе этихъ магистралей намѣчено въ предѣлахъ, указанныхъ въ нижеприведенной таблицѣ VIII, но къ 1 іюля 1915 г. еще не было закончено.

Таблица VIII.

Намѣченное усиленіе выходовъ изъ Донецкаго бассейна.				
№ выходной магистрали.	НАИМЕНОВАНІЕ УЧАСТКОВЪ МАГИСТРАЛЕЙ.	Бывшая до усиленія пропускная способность уч. въ вагонахъ.	Пропускная способность послѣ намѣченнаго усиленія въ вагонахъ.	Примѣчаніе.
1	Звѣрево-Козловъ	750	1.000	
„	Козловъ-Москва	—	—	Усиленія не требов.
2	Купянскъ-Валуйки	518	990	

Намѣченное усиленіе выходовъ изъ Донецкаго бассейна.				
№ выходной магистрали.	НАИМЕНОВАНІЕ УЧАСТКОВЪ МАГИСТРАЛЕЙ.	Бывшая до усиленія пропускная способность уч. въ вагонахъ.	Пропускная способность послѣ намѣченнаго усиленія въ вагонахъ.	Примѣчаніе.
2	Валуйки-Елецъ	260	540	
„	Елецъ-Раненбургъ	198	434	
„	Раненбургъ-	476	616	
3	Харьковъ-Курскъ	1.700	—	Усиленія не требов.
„	Курскъ-Москва	800	1.200	
4	Льговъ-Брянскъ	481	686	
„	Брянскъ-Жуковка	496	838	
„	Жуковка-Витебскъ	396	738	
„	Витебскъ-Петроградъ	400	605	
5	Люботинъ-Ворожба	450	540	
„	Ворожба-Бахмачъ	800	920	
„	Бахмачъ-Гомель	1.020	—	Усиленія не требов.
„	Гомель-Жлобинъ	592	800	
„	Жлобинъ-Витебскъ	288	416	

Первые три выхода изъ Донецкаго бассейна, т. е. черезъ Звѣрево — Козловъ — Москву, черезъ Купянскъ—Троекурово—Москву и черезъ Харьковъ — Курскъ — Москву сходятся въ одно выходное направленіе по Николаевской жел. дор. Москва — Петроградъ, по каковому направленію слѣдуютъ съ одной стороны грузы для заводовъ, работающихъ на оборону (топливо и сырье), а съ другой продовольствіе столицы. Поэтому было обращено особое вниманіе на усиленіе Николаевской желѣзной дороги. Въ результатѣ пропускная способность ея на участкѣ Москва — Бологое увеличивается съ 1.035 до 1.200 вагоновъ и на участкѣ Бологое — Петроградъ съ 1.125 до 1.500 вагоновъ. Участокъ Москва — Бологое могъ бы быть усиленъ и еще больше, но въ этомъ нѣтъ надоб-

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЯ ЛИНІИ,

которыя потребовалось экстренно усилить въ связи съ войной.



Черт. 11.



Существовавшая проп. способность до войны.

Увеличеніе пропускной способности по усиленіи ея во время войны.

Черт. 12.

ности, такъ какъ въ Бологомъ прибавляется новый потокъ грузовъ изъ Рыбинска въ количествѣ около 300 вагоновъ, т. е. пропускная способность участка Москва — Бологое въ 1.200 вагоновъ является согласованной съ пропускной способностью участка Бологое — Петроградъ въ 1.500 вагоновъ.

Для увеличенія вывоза угля изъ Донецкаго бассейна на Западъ, поставленный въ критическое положеніе съ потерею Домбровскихъ угольныхъ копей, приняты были мѣры, съ помощью которыхъ пропускная способность выхода на Западъ черезъ Знаменку повышена на 160 вагоновъ.

Прилагаемая карта (черт. 11) и схема (черт. 12) служатъ нагляднымъ поясненіемъ сказаннаго объ усиленіи всѣхъ перечисленныхъ главнѣйшихъ направленій къ 1 іюля 1915 г.

Кромѣ изложеннаго по поводу усиленія главнѣйшихъ направленій на дорогахъ тыла для увеличенія транзитнаго массоваго движенія грузовъ, слѣдуетъ добавить еще объ усиленіи и развитіи многихъ линій на дорогахъ фронта по требованію Военнаго Вѣдомства. При этомъ на дороги фронта выпала обязанность расширить большое количество станцій, съ укладкой въ короткій срокъ около 300 вер. дополнительныхъ путей, и построить рядъ вторыхъ путей и новыхъ линій общимъ протяженіемъ свыше 500 верстъ, съ возведеніемъ болѣе 300 искусственныхъ сооруженій, въ числѣ коихъ деревянный мостъ отвер. 311 саж. черезъ р. Вислу на линіи Островецъ—Надбржезе и деревянный мостъ отвер. 135 саж. черезъ р. Санъ на линіи Люблинъ – Развадовъ.

Въ нижепомѣщенномъ подробномъ обзорѣ мѣръ по усиленію дорогъ приведены данныя только о тѣхъ работахъ, которыя были закончены къ 1 іюля 1915 г.

2. Дополнительные разъѣзды. Устройство дополнительныхъ разъѣздовъ, какъ наиболѣе простого и скораго средства для усиленія пропускной способности однопутныхъ линій, было примѣнено на такихъ линіяхъ прежде всего, при чемъ общее число устроенныхъ за истекшій годъ войны и открытыхъ къ 1 іюля 1915 года разъѣздовъ составляло на всей сѣти 201. Распредѣленіе ихъ по отдѣльнымъ дорогамъ таково:

Закавказскія жел. дор. . . .	25	допол.	разъѣздовъ
Моск.-Винд.-Рыбин. жел. дор.	19	„	„
Моск.-Кіево-Ворон. „ „	3	„	„
Пермская „ „	51	„	„
Привислинскія „ „	21	„	„
Риго-Орловская „ „	8	„	„
Сѣверныя „ „	48	„	„
Юго-Восточныя „ „	16	„	„

Дополнительные разъѣзды устраивались преимущественно 3-хпутные и частью 2-хпутные. Общее протяженіе вновь уложенныхъ на этихъ разъѣздахъ путей около 250 вер., а стрѣлочныхъ переводовъ около 600 комплектовъ.

Одновременно съ укладкой путей строились также станціонныя зданія разъѣздовъ; но если устройство зданій запаздывало, то разъѣзды все-таки открывались, а для помѣщенія служебнаго персонала до окончанія ихъ устанавливались временно крытые вагоны (по 2 шт.).

Для огражденія дополнительныхъ разъѣздовъ постоянными сигналами требовалось 402 семафора, а такъ какъ не представлялось возможнымъ добыть вскорѣ такое количество послѣднихъ, то вмѣсто нихъ въ большинствѣ случаевъ были установлены временные диски, изготовленные въ мѣстныхъ мастерскихъ дорогъ.

3. Развитіе станцій и узловъ.

Въ связи съ усиленіемъ вышеописанныхъ направленій выяснилась необходимость развитія на сѣти дорогъ слѣдующихъ узловыхъ станцій: Архангельскъ, Брянскъ, Бахмачъ, Витебскъ, Вологда, Вятка, Екатеринбургъ, Жлобинъ, Купянскъ, Лиски, Люблино, Невель, Няндома, Петроградъ, Смоленскъ, Ховрино.

(Работы по развитію этихъ станцій не были еще закончены къ 1 іюля 1915 года, поэтому фактическія данныя о нихъ будутъ приведены въ послѣдующей части очерка).

На дорогахъ театра военныхъ дѣйствій понадобилось, кромѣ того, усиленіе весьма многихъ станцій и узловъ исключительно по заданіямъ и требованіямъ Военнаго Вѣдомства. Такъ, на однѣхъ только Привислинскихъ жел. дор. было сдѣлано развитіе 112 станцій изъ всѣхъ 207, имѣющихся на

этихъ дорогахъ. При этомъ такое развитіе станцій достигало часто весьма значительныхъ размѣровъ, какъ то усматривается изъ приводимаго ниже перечня станцій съ наиболѣе крупнымъ усиленіемъ:

ст.	Прага — уложено	допол.	путей	30,5	вер.,	стр.	84	ком.
„	Люблинъ	„	„	„	20	„	„	44	„
„	Брестъ	„	„	„	18	„	„	40	„
„	Ивангородъ	„	„	„	15	„	„	45	„
„	Холмъ	„	„	„	12,5	„	„	21	„
„	Сѣдлецъ	„	„	„	11	„	„	27	„
„	Луковъ	„	„	„	9	„	„	23	„
„	Черемха	„	„	„	6,5	„	„	12	„
„	Цѣхановъ	„	„	„	6	„	„	15	„

Общее протяженіе вновь уложенныхъ за время войны станціонныхъ путей на дорогахъ фронта составило до 370 вер. и общее число дополнительныхъ стрѣлокъ около 1100 комплектовъ. (Сюда вовсе не входятъ пути и стрѣлки, уложенные взамѣнъ разрушенныхъ).

Слѣдуетъ отмѣтить между прочимъ еще то обстоятельство, что при усиленіи станцій фронта нерѣдко предъявлялись категорическія заданія на укладку цѣлыхъ путей въ $^1/_2$ версты длиною и болѣе, со стрѣлками, въ 2—3 часа (для разгрузки артилл. снарядовъ, эшелоновъ и проч.), и такія заданія дорогами фронта выполнялись обычно съ успѣхомъ.

4. Вторые пути, новыя линіи и вѣтви. На дорогахъ Восточнаго раіона для увеличенія пропускной способности однопутныхъ линій, какъ выше сказано, главнымъ образомъ примѣнено устройство дополнительныхъ разъѣздовъ. Постройку для той же цѣли вторыхъ путей, въ зависимости отъ обстоятельстъ, явилось раціональнымъ примѣнить пока въ единичныхъ случахъ и на небольшихъ протяженіяхъ. Именно, до 1 іюля 1915 года вторые пути намѣчены къ устройству на слѣдующихъ линіяхъ:

Купянскъ—Валуйки	71	вер.
Жуковка—Смоленскъ (2 перегона).	27	„
Гомель—Жлобинъ (2 перегона) . .	31	„
Обухово—Званка	110	„
Кисегачъ—Челябинскъ	76	„

Всего 315 верстъ. Постройка ихъ къ 1 іюля разсматриваемаго года еще не была закончена.

На дорогахъ фронта за истекшій годъ войны былъ осуществленъ средствами этихъ дорогъ цѣлый рядъ вторыхъ путей, новыхъ линій и вѣтвей въ стратегическихъ цѣляхъ, по требованію Военнаго Вѣдомства. Эти пути и линіи указаны на прилагаемой картѣ (чер. 13 на стр. 55). Общія данныя о нихъ усматриваются изъ таблицы IX:

Таблица IX.

Наименованіе вновь построенныхъ вторыхъ путей линій и вѣтвей.	Протяженіе въ верстахъ.	Срокъ выполненія постройки дней.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Вторые пути.			
Варшава-Цѣхановъ	82	61	
Варшава-Тересинъ	35	60	
Варшава-Гродискъ	12 [1])	60	[1]) Третій путь.
Отвоцкъ-Ивангородъ	71	87	
Ивангородъ-Луковъ	57	90	
Малкинъ-Остроленка	45 [2])	—	[2]) Работы начаты 18/IV 1915 г. Устроено было все полотно. Укладка пути прекращена по военнымъ обстоят.
Брестъ-Ковель	118	—	
Новыя линіи и вѣтви.			
Островецъ-Надбржезе	50	67	
Люблинъ-Развадовъ	98	93	
Владиміръ-Вол.-Сокаль	35	—	
Снядово-Ломжа	16	35	
Козиничная, Богашевская } вѣтви	24 [3])	32	[3]) На 14 вер. отъ Ивангорода къ Радому.

Всего 420 верстъ вторыхъ путей и 223 вер. новыхъ линій и вѣтвей.

Таблица позволяетъ заключить, съ какой срочностью выполнялись указанныя постройки; напримѣръ, линія Люблинъ—Развадовъ, въ 98 вер., устроена всего въ 93 дня, къ тому же еще съ деревяннымъ мостомъ длиною 135 саж. черезъ р. Санъ; а линія Островецъ—Надбржезе, въ 50 вер. съ громаднымъ деревяннымъ мостомъ черезъ р. Вислу въ 311 саж., осуществлена всего лишь въ 67 дней.

По поводу нѣкоторыхъ изъ перечисленныхъ линій надлежитъ сдѣлать заслуживающія вниманія подробности.

Линія Островецъ — Надбржезе послѣ крайне срочной постройки была открыта 25 апрѣля 1915 г. для движенія, но просуществовала всего 3 дня, такъ какъ 29 апрѣля, въ силу военныхъ обстоятельствъ, была вся уничтожена нами, при чемъ указанный мостъ черезъ р. Вислу сожженъ.

На линіи Люблинъ — Развадовъ готовый мостъ черезъ р. Санъ также былъ сожженъ еще до открытія линіи.

На спѣшно законченномъ и открытомъ для движенія 7 іюня 1915 года второмъ пути Брестъ — Ковель уже 9 іюня были закрыты, по требованію Военныхъ властей, два перегона отъ Ковеля (18 вер.) и перешиты на Галиційскую колею для временной установки выводимаго тогда экстренно изъ Галиціи заграничнаго подвижного состава. (О судьбѣ этого состава будетъ изложено въ обзорѣ слѣдующаго полугодія).

5. Развитіе телеграфа. Въ связи съ усиленіемъ пропускной и провозной способностей желѣзныхъ дорогъ, а также по стратегическимъ соображеніямъ и вслѣдствіе огромнаго увеличенія во время войны телеграфной корреспонденціи потребовалось произвести значительное расширеніе телеграфной и телефонной сѣти на дорогахъ.

Выполненныя за время войны и намѣченныя къ выполненію въ истекшемъ полугодіи (по 1 іюля) работы по желѣзнодорожному телеграфу перечислены въ нижеприведенной таблицѣ X:

Таблица X.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Подвѣшено проводо-верстъ, съ установкой аппаратовъ.	Общая стоимость телеграфныхъ и телефонныхъ работъ. Руб.	Число прово-до-верстъ телеграфа на 1 января 1914 г.	Примѣчаніе.
Александровская	717	111.908	17.736	
Варшаво-Вѣнская . . .	250	21.859	1.930	
Екатерининская	35	3.141	10.988	
Закавказскія	80	7.371	4.976	
Забайкальскія	65	7·402	9.113	
Либаво-Роменская . . .	1.379	26.594	7.774	
Московско-Кур.-Ниж. .	751	27.810	4.487	
Николаевская	1.126	76.886	7.420	
Омская	120	12.740	2.085	
Пермская	810	80.447	6.514	
Привислинскія	3.040	352.218	7.163	
Риго-Орловская	131	12.341	6.689	
Самаро-Златоустов . .	2.670	246.097	6.575	
Средне-Азіатская . . .	15	809	6.926	
Сѣверныя	2.017	1.028.000	9.792	
Сѣверо-Западныя . .	2.675	165.646	8.318	
Сызрано-Вяземская . .	95	6.051	5.329	
Сибирская [1]	25	2.210	17.736	[1]) До раздѣленія на Томскую и Омскую.
Юго-Западныя	3.031	262.000	14.360	
Южныя	918	59.203	10.644	
Владикавказская	670	37.200	7.162	
Московско-Винд.-Рыб. .	90	11.441	6.324	
Московско-Казанская .	45	6.450	7.340	
Московско-Кіево-Ворон.	150	13.180	7.976	
Рязанско-Уральская . .	40	9.692	11 939	

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Подвѣшено проводо-верстъ, съ установкой аппаратовъ.	Общая стоимость телеграфныхъ и телефонныхъ работъ. Руб.	Число проводо-верстъ телеграфа на 1 января 1914 г.	Примѣчаніе.
Юго-Восточныя	20	1.817	13.846	
Китайско-Восточная . .	40	4.806	8.100	
Проч. дороги и подъѣзд. пути [1])	35	1.368	2.500	[1]) Открытыя по 1/I 1914 г.
	21.040	2.596.687	231.742	

Въ отношеніи Варшаво-Вѣнской и Привислинскихъ жел. дор. надлежитъ добавить, что указанныя въ таблицѣ свѣдѣнія касаются только расширенія сѣти, между тѣмъ на этихъ дорогахъ нѣкоторыя линіи разрушались при военныхъ дѣйствіяхъ и опять возстанавливались по нѣсколько разъ, какъ это пояснено будетъ ниже, при чемъ и телеграфная сѣть также возстанавливалась обязательно вмѣстѣ съ линіями. Подобное возстановленіе телеграфа учитывается примѣрно въ слѣдующихъ цифрахъ: по Варшаво-Вѣнской желѣзной дорогѣ около 800 и по Привислинскимъ жел. дор. около 2.000 проводо-верстъ.

Кромѣ того при постройкѣ на фронтѣ поименованныхъ въ таблицѣ IX новыхъ линій и вѣтвей также были проведены телеграфныя линіи, всего около 500 проводо-верстъ.

Такимъ образомъ общее количество установленныхъ за первый годъ войны проводо-верстъ телеграфа выражается суммой 24.340, что составляетъ болѣе 10% по сравненію съ существовавшей сѣтью желѣзнодорожнаго телеграфа.

6. Увеличеніе парка подвижного состава.

а) Положеніе вопроса до войны.

Въ виду быстраго развитія за послѣдніе годы промышленности въ странѣ и увеличенія потому грузового движенія напряженность работы подвижного состава желѣзныхъ дорогъ чувствовалась, несомнѣнно, и до войны; и Вѣдомство Путей Сообщенія не оста-

вляло безъ должнаго вниманія эту сторону желѣзнодорожнаго хозяйства, стремясь увеличить наличный вагонный и паровозный паркъ соотвѣтственно нуждамъ и состоянію сѣти дорогъ.

Однако, слѣдуетъ отмѣтить, что стремленія Вѣдомства въ этомъ отношеніи не получали осуществленія въ полной мѣрѣ по обстоятельствамъ, независящимъ отъ самого Вѣдомства. Именно.

Паркъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ развивался въ послѣднее время по требованіямъ Министерства Путей Сообщенія, предъявляемымъ къ этимъ дорогамъ на основаніи краткихъ докладовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ. Въ отношеніи же казенныхъ желѣзныхъ дорогъ дѣло обстояло иначе: паркъ этихъ дорогъ не могъ быть увеличенъ столь простымъ способомъ, такъ какъ о заказѣ новыхъ вагоновъ и паровозовъ Министерство Путей Сообщенія должно было дѣлать представленія въ Законодательныя учрежденія. При этомъ Государственная Дума соглашалась съ мнѣніемъ своихъ докладчиковъ о ненадобности полнаго заказа и представленія Министерства Путей Сообщенія одобренія не получали. Такъ, въ 1913 году Вѣдомство испрашивало по смѣтѣ 1914 года, кредитъ на заказъ 16.700 товарныхъ вагоновъ на сумму 22.186.570 руб.; Государственная Дума, по предложенію Бюджетной Комиссіи, сократила этотъ кредитъ наполовину и разрѣшила только 8.350 вагоновъ, предложивъ отнести вторую половину на слѣдующій годъ и мотивируя это тѣмъ, что дѣйствительныя перевозки не дали прямыхъ указаній на недостатокъ вагоновъ для казенной сѣти. Стратегическія соображенія и надобность какого-либо запаса на случай военныхъ дѣйствій не принималась при этомъ вовсе во вниманіе; хотя по сему поводу не мало говорили и писали въ повременной печати, доказывая, что при недостаткѣ подвижного состава сгущеніе тучъ на политическомъ горизонтѣ повлечетъ за собою потрясеніе всего хозяйственнаго организма страны. Этотъ фактъ необходимо отмѣтить въ виду нареканій на Вѣдомство и въ виду невзгодъ, вызванныхъ недостаткомъ вагоновъ.

Съ другой стороны многіе, критикуя дѣйствія Вѣдомства Путей Сообщенія по поводу недостатка вагоновъ, впадаютъ

въ другую крайность. Такъ, органы промышленности, объясняя невыполненіе желѣзными дорогами предъявляемыхъ перевозокъ исключительно недостаткомъ вагоновъ, вычисляютъ этотъ недостатокъ въ размѣрѣ 70.000 вагоновъ и указываютъ, что Вѣдомство должно было заказать не 16.700, а 70.000 товарныхъ вагоновъ. Но при этомъ упускается изъ виду еще болѣе существенное, чѣмъ недостатокъ вагоновъ, обстоятельство: недостаточность пропускной способности дорогъ. Однимъ увеличеніемъ вагоннаго парка безъ развитія пропускной способности сѣти дѣло перевозокъ не можетъ быть улучшено, а исправленіе этого недостатка нашей желѣзнодорожной сѣти можетъ быть достигнуто только путемъ сооруженія цѣлаго ряда новыхъ линій и усиленія существующихъ, къ чему въ соотвѣтствіи съ разрѣшаемыми кредитами мѣры принимались Вѣдомствомъ задолго до войны, но что требовало громадныхъ ассигнованій и не могло быть исполнено въ короткое время. Въ силу этого заказъ подвижного состава для цѣлей улучшенія перевозокъ Вѣдомство считало возможнымъ производить, только согласуясь со степенью наличной пропускной способности сѣти.

б) Мѣропріятія во время войны.

Съ объявленіемъ войны и отливомъ значительнаго количества вагоновъ на фронтъ съ остальной сѣти, Министерство Путей Сообщенія немедленно озаботилось исходатайствованіемъ въ чрезвычайномъ порядкѣ кредитовъ и выдачей дополнительныхъ заказовъ на подвижной составъ отечественнымъ заводамъ, въ предѣлахъ, исчерпывающихъ ихъ производительность. *) Именно осенью 1914 года было дополнительно заказано на 1915 годъ 15.968 товарныхъ вагоновъ и 282 паровоза, помимо разрѣшенныхъ 8.350 товарныхъ вагоновъ и 390 паровозовъ по смѣтѣ 1915 года и заказанныхъ уже для частныхъ и строящихся желѣзныхъ дорогъ около 18.500 вагоновъ и 800 паровозовъ; а всего въ 1914 году было такимъ образомъ заказано русскимъ заводамъ около 43.000 товарныхъ вагоновъ и около 1.500 паровозовъ.

Между тѣмъ это количество являлось далеко недостаточнымъ. Поэтому, когда по требованію Штаба Верховнаго Глав-

*) Послѣдняя, согласно обслѣдованія, произведеннаго „Комитетомъ по распредѣленію заказовъ", составляетъ пока для нашихъ заводовъ: до 43.000 вагоновъ и до 1.500 паровозовъ въ годъ.

нокомандующаго понадобилось для нуждъ арміи увеличить паркъ подвижного состава на дорогахъ фронта на 40.000 товарныхъ вагоновъ и 400 паровозовъ, то Министерствомъ Путей Сообщенія были испрошены еще нижеслѣдующіе чрезвычайные кредиты:

а) 31 марта 1915 г. — на заказъ 24.000 вагоновъ, и

б) 14 апрѣля 1915 г. — на заказъ 16.000 вагоновъ и 400 паровозовъ.

Эти заказы необходимо было распредѣлить по заграничнымъ заводамъ, такъ какъ русскіе заводы не могли уже ничего больше взять на себя; но тутъ встрѣтились большія и серьезныя затрудненія.

Вѣдомству начали ставить, при этомъ, въ упрекъ медлительность увеличенія вагоннаго парка, указывая на легкую возможность заказа любого количества вагоновъ въ Швеціи, Японіи и Америкѣ. Однако, когда пришлось обратиться къ выясненію этой возможности на дѣлѣ, то обнаружилась вся неосновательность такого утвержденія.

Оказалось, что шведскіе заводы не въ состояніи изготовить сколько-нибудь значительное количество вагоновъ: брались, напримѣръ, изготовить всего лишь 200 — 300 шт.

Въ Японіи обнаружилась та же картина. Попутно надо упомянуть, что, когда возникла острая нужда въ подвижномъ составѣ для узкоколейной Архангельской линіи, то рекомендовали купить въ Японіи готовый составъ, такъ какъ колея Японскихъ желѣзныхъ дорогъ вполнѣ тождественна съ колеею Архангельской желѣзной дороги. Но на самомъ дѣлѣ этимъ не представилось возможнымъ воспользоваться вслѣдствіе того, что паровозы въ Японіи имѣютъ давленіе на ось 12 тоннъ, а для Архангельской линіи требовались съ давленіемъ 8 тоннъ на ось; товарные же вагоны въ Японіи допускаютъ нагрузку лишь 420 пудовъ въ каждый, тогда какъ вагоны Архангельской линіи вмѣщаютъ до 1000 пудовъ груза.

Что касается, наконецъ, американскихъ заводовъ, то таковые ставили довольно тяжелыя и трудно пріемлемыя условія: срокъ не менѣе 6 мѣсяцевъ, уплату только золотомъ и весьма высокія цѣны, что при всей невыгодности не разрѣшало въ ближайшемъ будущемъ кризиса вслѣдствіе отдаленности срока заказовъ.

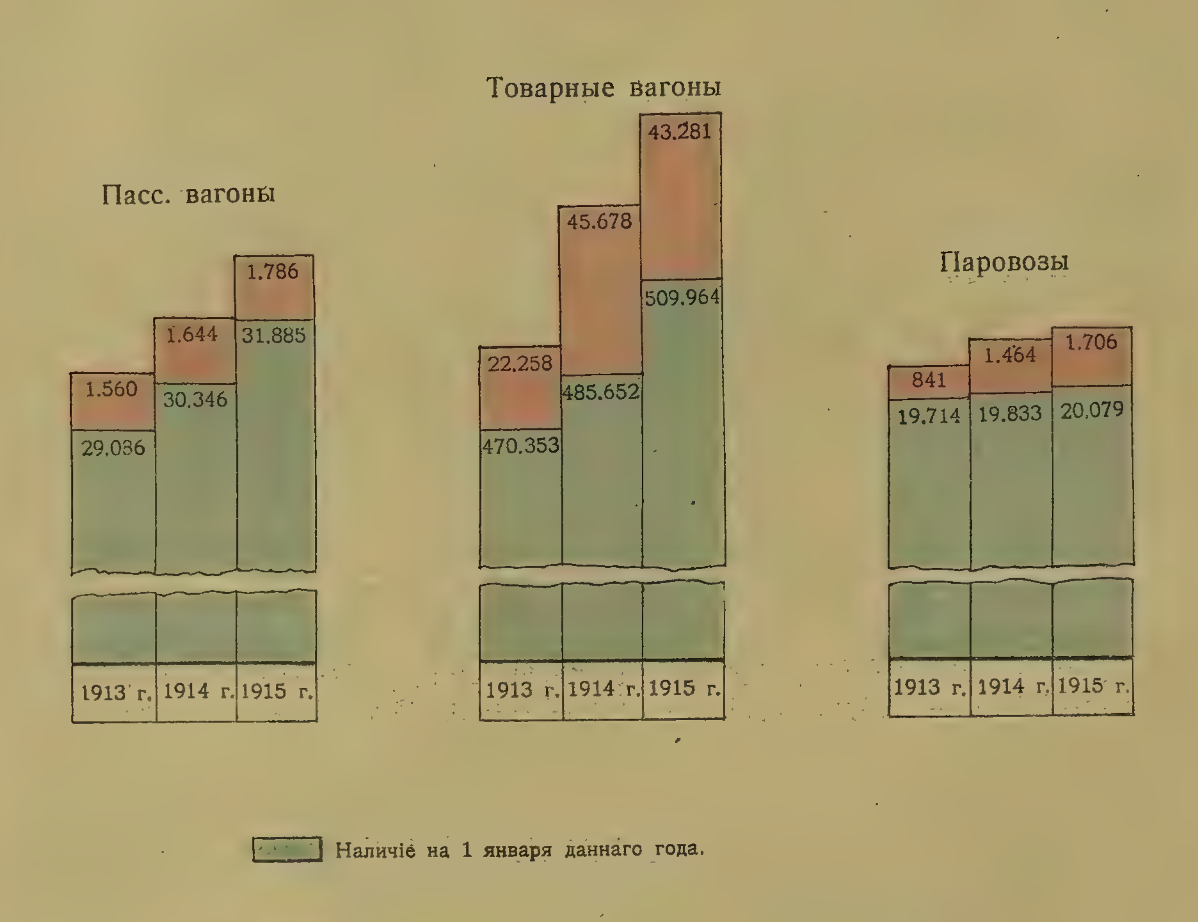


Линіи и вторые пути, построенные во время войны

Черт. 13.

ГРАФИКЪ

наличія и заказовъ подвижного состава на всей сѣти желѣзныхъ дорогъ за 1913—1915 гг.



Черт. 14.

в) Заказъ вагоновъ и паровозовъ въ Америкѣ.

Тѣмъ не менѣе невозможность другого выхода заставила согласиться на условія американскихъ заводовъ, и послѣ непродолжительныхъ переговоровъ имъ были выданы Министерствомъ Путей Сообщенія въ маѣ 1915 года заказы на изготовленіе вагоновъ и паровозовъ. При этомъ потребовалось остановиться на типѣ большемѣрныхъ металлическихъ вагоновъ, а заводы взялись поставить ихъ только въ несобранномъ состояніи, въ видѣ отдѣльныхъ частей, съ тѣмъ, чтобы сборка была произведена въ Россіи своими средствами. Такое рѣшеніе вызвано было слѣдующими причинами и соображеніями.

Американскіе заводы строятъ почти исключительно большемѣрные вагоны, и все оборудованіе ихъ приспособлено къ изготовленію именно такихъ вагоновъ; поэтому заказъ имъ малыхъ вагоновъ нашего типа вызвалъ бы осложненія и значительное отдаленіе срока; кромѣ того, они не производятъ теперь деревянныхъ вагоновъ (какъ наши), а только металлическіе, вслѣдствіе дороговизны у нихъ дерева. Далѣе, такъ какъ колея нашихъ дорогъ отлична отъ американской, то сборка нашихъ вагоновъ на путяхъ американскихъ заводовъ и доставка ихъ къ морскому порту для отправки въ Россію представили бы большія затрудненія, осложнили бы и удорожили бы поставку; а перевозка затѣмъ собранныхъ вагоновъ на пароходахъ черезъ океанъ представила бы еще большія трудности и невыгоды: для этого понадобились бы пароходы съ особыми приспособленіями; собранныхъ вагоновъ гораздо меньше помѣщается въ пароходѣ, чѣмъ разобранныхъ; сама операція перевозки выходитъ значительно дольше и дороже. Вѣрнѣе же сказать, подобную перевозку теперь невозможно было бы осуществить.

Такимъ образомъ, рѣшено было заказать вагоны съ подъемной силой 2400 пуд., 4—осные, что составляетъ типъ, какъ бы удвоеннаго нашего нормальнаго вагона въ 1200 пуд. Всего заводы Америки взяли на себя 13.160 вагоновъ (равныхъ 26.320 вагонамъ нашего типа); остальное количество изъ требуемыхъ 40.000, т. е. 13.680 нормальныхъ или 6.840 двойныхъ вагоновъ не могло быть еще заказано на 1 іюля 1915 г., т. к. американскіе заводы отказались взять на себя больше упомянутаго количества.

Что касается паровозовъ, то они также заказаны съ поставкой въ разобранномъ видѣ. Для нихъ выбранъ особенно мощный современный типъ 1-5-0 („Декаподъ"), при чемъ американскіе заводы приняли къ изготовленію всѣ требуемые 400 паровозовъ.

г) Общія данныя о заказахъ подвижного состава съ начала войны.

Общія свѣдѣнія о произведенныхъ за истекшій годъ войны (по 1/VII 1915 г.) заказахъ подвижного состава даетъ нижеприводимая таблица XI:

Таблица XI.

Родъ данныхъ о подвижномъ составѣ.	Пассажирскіе вагоны.		Товарные вагоны.		Паровозы.		Примѣчаніе.
	Казен. ж. д. шт.	Частныя ж. д. шт.	Казен. ж. д. шт.	Частныя ж. д. шт.	Казен. ж. д. шт.	Частныя ж. д. шт.	
Заказано въ 1914 г.							
а) русскимъ заводамъ .	1.338	281	29.988	12.000	749	685	
б) жел.-дорожн. мастерскимъ	25	—	3.690	—	—	—	
в) за границей	—	—	—	—	30	—	
Заказано въ 1915 г.							
а) русскимъ заводамъ	1.486	300	12.496	15.000	806	500	
9) жел.-дорожн. мастерскимъ	—	—	—	2.625	—	—	
в) за границей . .	—	—	13.160	—	400	—	
Итого	2.849	581	59.334	29.625	1.985	1.185	

Съ цѣлью сравненія происшедшаго увеличенія парка подвижного состава на всей сѣти за три послѣдніе года помѣщенъ ниже графикъ (чер. 14), въ которомъ приведены данныя на 1 января 1913, 1914 и 1915 годовъ по отдѣльнымъ видамъ состава.

д) Утеря подвижного состава при военных дѣйствіяхъ и захватъ его у непріятеля.

Для полноты картины измѣненій, коимъ подвергся паркъ подвижного состава за время войны, небезъинтересно будетъ привести данныя (на 1 іюля 1915 года) о количествѣ состава, захваченнаго нами въ разное время у непріятеля, а также о количествѣ состава, доставшагося отъ насъ непріятелю (таблица XII):

Таблица XII.

№ по порядку.	Наименованіе подвижного состава.	Количество.	Гдѣ.	Когда.	Примѣчаніе.
	Потеряно нами.				
1	Платформъ	36	На Ив.-Домбр участ.	19/VII 1914 г.	Больныя.
2	Полувагон. съ углемъ	1.500	Домбровскій бассейнъ.	20/VII 1914 г.	Остались не убранными.
	„ порож. . .	900			
3	Товарн. вагоновъ . . .	300	Кутно-Александ. участокъ.	20/VII 1914 г.	Вслѣдствіе преждеврем. взрыва моста р. Охны.
	Паровозовъ	1			
4	Полувагоновъ	800	Ченстох.-Новорадом. участокъ.	21/VII 1914 г.	Взрывъ моста чер. р. Варту.
	Паровозовъ	8			
5	Вагоновъ	200	Участ. Калишъ-Ласкъ.	22/VII 1914 г.	Взрывъ моста чер. р. Варту.
6	Паровозовъ	16	Варш.-Вѣн. ж. д.	около 24/VII 1914 г.	По неизв. причин. и въ неизв. мѣстахъ.
7	Товарн. вагоновъ . . .	8	Сохачевъ.	3/XII 1914 г.	Не успѣли увести.
8	Товарн. вагоновъ . . .	16	Перегонъ Вержбол.-Вильков.	28/I 1915 г.	Вслѣдствіе разрыва послѣдняго поѣзда.
9	Товарн. вагоновъ . . .	100	Въ Вержболовѣ.	29/I 1915 г.	Вслѣдствіе внезапнаго нападенія.
	Санитарный п., ваг. . .	12			
	Паровозовъ	3			
10	Товарныхъ вагоновъ . .	5	Въ Радзивилишкахъ	16/IV 1915 г.	Были въ ремонтѣ.

№ по порядку.	Наименованіе подвижного состава.	Количество.	Г д ѣ.	К о г д а.	П р и м ѣ ч а н і е.
11	Теплушекъ	8	Въ Либавѣ.	24/IV 1915 г.	Взорваны за невозможностью вывести.
	Паровозъ	1			
12	Паровозъ	1	Галиційс. ж. д.	16/V 1915 г.	Взорванъ: сошелъ съ рельсъ.
	Захвачено нами у непріятеля.				
1	Вагоновъ пассаж. . . .	317	Преимущественно въ Галиціи.	Въ разное время по 1/VII 1915 г.	
	„ специал. . . .	802			
	„ товарн. . . .	4.322			
	Паровозовъ	130			

Всего, слѣдовательно, потеряно разныхъ вагоновъ 3.901 шт. и паровозовъ 30 шт., а захвачено нами разныхъ вагоновъ 5.441 шт. и паровозовъ 130 шт.

Какъ можно усмотрѣть изъ приведенной таблицы, потери нашего состава произошли главнымъ образомъ въ первые дни мобилизаціи 19—24 іюля 1914 года, когда было оставлено непріятелю на западной границѣ 3.736 вагоновъ и 25 паровозовъ.—Оставленіе подвижного состава происходило, повидимому, вслѣдствіе излишней торопливости подрывныхъ командъ, дѣйствовавшихъ на первыхъ порахъ безъ согласованія своей работы съ дѣйствіями желѣзнодорожнаго начальства и производившихъ взрывы, не ожидая полнаго очищенія станцій и при томъ задолго до появленія непріятеля. Вредныя послѣдствія такого способа дѣйствій сказались прежде всего на уборкѣ желѣзнодорожнаго имущества и подвижного состава. Впослѣдствіи этотъ вопросъ былъ болѣе или менѣе урегулированъ военными властями, послѣ чего работа подрывныхъ командъ и желѣзнодорожныхъ агентовъ выполнялась планомѣрнѣе.

Въ заключеніе изложеннаго о наличіи подвижного состава на сѣти нашихъ дорогъ слѣдуетъ упомянуть о томъ, что онъ въ условіяхъ военныхъ дѣйствій подвергается сильному износу и поврежденіямъ, а потому будетъ нуждаться въ громадномъ ремонтѣ и замѣнѣ. Это, несомнѣнно, потребуетъ выведенія изъ строя исключительно большого количества вагоновъ и должно быть заблаговременно учтено, дабы послѣ войны подобное обстоятельство не поставило всю сѣть дорогъ въ тяжелое положеніе въ смыслѣ выполненія перевозокъ. Управленіе желѣзныхъ дорогъ при своихъ предположеніяхъ о дальнѣйшемъ и принимаетъ во вниманіе это обстоятельство.

7. Улучшеніе утилизаціи подвижного состава.

Возникшій вслѣдствіе чрезвычайныхъ обстоятельствъ недостатокъ подвижного состава на сѣти дорогъ и невозможность скораго увеличенія его путемъ сдѣланныхъ заказовъ побудили желѣзнодорожныхъ дѣятелей, для удовлетворенія настоятельныхъ требованій момента, направить все вниманіе на изысканіе мѣръ къ возможно большему использованію наличнаго подвижного состава.

А. Мѣропріятія 1914 г.

Съ указанною цѣлью въ первый періодъ войны (до 1 января 1915 г.) были осуществлены слѣдующія мѣропріятія:

1) использованіе около 15.000 платформъ, обычно простаивавшихъ зимою безъ дѣла, для перевозки угля — путемъ нарощенія бортовъ,

2) допущеніе погрузки въ вагонъ до 1.200 пудовъ вмѣсто 1.000 пуд.,

3) установленіе особаго тарифа для цѣлей использованія маломѣрныхъ вагоновъ,

4) утилизація вагоновъ спеціальнаго назначенія (ледниковъ, фруктовыхъ вагоновъ и проч.) путемъ разорудованія ихъ,

5) ускореніе ремонта подвижного состава и сокращеніе простоя его въ ожиданіи ремонта,

6) примѣненіе горячей промывки паровозовъ,

7) установленіе смѣнныхъ бригадъ для паровозовъ.

(Подробнѣе объ этихъ мѣропріятіяхъ сказано въ первой части „Очерка“).

Б. Мѣропріятія 1-го полугодія 1915 г.

Въ теченіе второго періода войны, т. е. за время съ 1 января по 1 іюля 1915 года, былъ выработанъ

и примѣненъ еще цѣлый рядъ подобныхъ же мѣръ. Изъ нихъ заслуживаютъ особаго упоминанія нижеслѣдующія.

1) Установленіе маршрутныхъ поѣздовъ. Это — транзитные поѣзда дальняго слѣдованія, проходящіе цѣлый рядъ разныхъ дорогъ и составленные изъ вагоновъ съ одной и той же станціи отправленія на одну и ту же станцію назначенія (наприм., поѣзда изъ вагоновъ съ углемъ отъ какихъ-либо копей до Петрограда). Такое формированіе поѣздовъ облегчило прохожденіе вагонами узловъ, освободивъ отъ необходимости производить маневры, увеличило скорость движенія груза и улучшило оборотъ вагоновъ. Казавшіяся вначалѣ препятствія, въ видѣ затруднительности и медленности оформленія передачи составовъ и документовъ съ одной дороги на другую и проч., были вполнѣ благополучно устранены.

2) Введеніе болѣе тяжелыхъ поѣздовъ. Этимъ преслѣдуется какъ лучшее использованіе подвижного состава, такъ и увеличеніе пропускной и провозной способности линій на томъ основаніи, что въ единицу времени будетъ провезено больше груза. Въ этихъ видахъ съ одной стороны установлено, чтобы возможно полнѣе была использована сила каждаго паровоза и чтобы вѣсъ поѣзда соотвѣтствовалъ таковой; съ другой стороны рѣшено широко примѣнить особо мощные паровозы, — именно, въ счетъ поставки 1915 года заказаны заводамъ большею частью паровозы мощныхъ типовъ 1-4-0, 0-5-0 и 1-5-0 (послѣдній въ Америкѣ): въ количествѣ 1.168 шт. изъ всего числа 1.464 шт. заказанныхъ товарныхъ паровозовъ. Часть этихъ паровозовъ уже поступила на дороги.

3) Примѣненіе подталкивающихъ паровозовъ. Это организовано нѣкоторыми дорогами на участкахъ съ труднымъ профилемъ и недостаточной пропускной способностью. До примѣненія разсматриваемой мѣры такіе участки служили элементами, по которымъ исчислялся предѣльный составъ поѣзда для данной линіи, а на остальномъ протяженіи ея—сила паровоза оставалась мало использованной. Примѣненіе въ требуемыхъ мѣстахъ толкачей позволяетъ заставить паровозъ работать болѣе равномѣрно и соотвѣтственно его силѣ на *всемъ* протяженіи линіи. Въ качествѣ толкачей могутъ быть примѣняемы выходящіе изъ употребленія слабые паровозы старыхъ типовъ.

Такая мѣра была первоначально примѣнена на Екатерининской и Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ видѣ опыта, а затѣмъ, вслѣдствіе благопріятныхъ результатовъ, начала получать распространеніе и на другихъ дорогахъ. По свидѣтельству Начальника Южныхъ дорогъ, наиболѣе обслѣдовавшаго до сего времени трактуемую мѣру, результаты примѣненія ея для нѣкоторыхъ линій приблизительно таковы:

Таблица XIII.

НАЗВАНІЕ ЛИНІЙ.	Предѣльный вѣсъ поѣзда до введенія подталкив. въ пуд.	Предѣльный вѣсъ поѣзда послѣ введенія подтал. въ пуд.	Увеличеніе вѣса въ %	Примѣчаніе.
Москва-Курскъ	51.000	70.000	37%	(Данныя взяты изъ статьи Инженера Воскресенскаго: „Уплотненіе работъ“)
Харьковъ-Курскъ . . .	50.000	75.000	50%	
Ясиноватая-Константин.	46.000	85.000	85%	
Никитовка-Константин.	48.000	90.000	87%	

Изложенная здѣсь мѣра вмѣстѣ съ тѣмъ служитъ существеннымъ дополненіемъ предыдущей мѣры.

4) *Сокращеніе общаго простоя вагоновъ.* Жизнь товарнаго вагона складывается въ общемъ изъ: пробѣга въ поѣздахъ, простоя въ ожиданіи нагрузки и подъ нагрузкой, простоя въ ожиданіи разгрузки и подъ разгрузкой, простоя въ ожиданіи отправки и, наконецъ, простоя въ ожиданіи ремонта и въ ремонтѣ; при этомъ критеріемъ продуктивнаго использованія вагоновъ служитъ количество исполненныхъ имъ въ годъ пудо-верстъ. Для увеличенія же послѣдняго количества, какъ нетрудно видѣть, требуется, кромѣ возможно большаго повышенія средней нагрузки вагона и ускоренія движенія, еще сокращеніе общаго простоя (суммы простоевъ) вагона. Между тѣмъ статистика показываетъ, что простои вагоновъ достигаютъ у насъ 60 — 70% всего времени. — На уменьшеніе общаго простоя вагоновъ и обращено теперь самое тщательное

вниманіе съ установленіемъ особаго наблюденія за всей работой вагоновъ.

Въ этомъ отношеніи на нѣкоторыхъ дорогахъ выработанъ особый пріемъ станціонныхъ работъ съ примѣненіемъ такъ называемаго „уплотненія работъ", при чемъ достигнуты уже очень благопріятные результаты. Такъ, по даннымъ Южныхъ дорогъ, средній простой вагоновъ на ст. Харьковъ, вслѣдствіе примѣненія уплотненія работъ, уменьшился почти втрое, а именно:

до уплотненія:				после уплотненія:			
за 11 іюня	1914 г.	—	10,0 ч.	за 11 іюня	1915 г.	—	3,3 ч.
„ 12	„	„	9,0 „	„ 12	„	„	2,8 „
„ 13	„	„	10,0 „	„ 13	„	„	3,7 „
„ 14	„	„	8,5 „	„ 14	„	„	3,7 „
„ 15	„	„	10,0 „	„ 15	„	„	3,6 „
„ 16	„	„	8,8 „	„ 16	„	„	3,9 „
„ 17	„	„	10,0 „	„ 17	„	„	2,9 „
„ 18	„	„	8,9 „	„ 18	„	„	2,9 „
„ 19	„	„	9,6 „	„ 19	„	„	3,4 „
„ 20	„	„	9,5 „	„ 20	„	„	2,8 „
Въ среднемъ			9,5 час.	Въ среднемъ			3,3 час.

(Кромѣ того, осуществленію разсматриваемой здѣсь мѣры противъ простоя вагоновъ должны, между прочимъ, способствовать перечисляемыя ниже четыре мѣропріятія).

5) Учрежденіе штата вагонныхъ ревизоровъ и вагонораспредѣлителей. Организація вагонныхъ ревизоровъ или ревизоровъ вагоннаго и паровознаго хозяйства учреждена съ 1 февраля 1915 года для слѣдующихъ цѣлей: во-первыхъ для осуществленія неослабнаго фактическаго надзора на мѣстахъ за использованіемъ вагоновъ и доведенія до минимума всѣхъ видовъ простоя вагоновъ; во-вторыхъ — для изученія дѣйствительныхъ условій работы вагоновъ и паровозовъ и принятія мѣръ къ улучшенію этой работы. Такой штатъ введенъ пока въ видѣ опыта по 1 января 1916 года на 20 дорогахъ, а именно: 2 старшихъ ревизора въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ, 20 старшихъ ревизоровъ при мѣстныхъ Управленіяхъ и 92 младшихъ ревизора по линіи (съ общимъ расходомъ въ мѣсяцъ 24.850 руб.).

Кромѣ штата ревизоровъ, учреждена при мѣстныхъ Начальникахъ Отдѣленій организація вагонораспредѣлителей, которые должны непрерывно наблюдать и регулировать движеніе грузовъ и вагоновъ.

Хотя эти организаціи еще сравнительно новыя, тѣмъ не менѣе по поступающимъ съ дорогъ свѣдѣніямъ, онѣ успѣли уже оказать благопріятное вліяніе на улучшеніе утилизаціи подвижного состава.

6) Подвѣска диспетчерскихъ проводовъ. Таковая имѣетъ назначеніемъ улучшить и ускорить телеграфныя сношенія съ распорядительными станціями и узлами, дабы дать возможность вагонораспредѣлителю (диспетчеру) въ любой моментъ вызвать по аппарату любую станцію отдѣленія, не прерывая срочной текущей телеграфной корреспонденціи, которая при настоящихъ обстоятельствахъ не позволяетъ агентамъ Службы Движенія быть своевременно освѣдомленными о положеніи и работѣ подвижного состава. Схема устройства такова: каждое мѣстное желѣзнодорожное Управленіе связывается отдѣльнымъ телеграфнымъ проводомъ съ каждымъ отдѣленіемъ Службы Движенія на линіи, которое получаетъ отдѣльный аппаратъ (въ конторѣ) и, въ свою очередь, связывается съ каждой узловой распорядительной, сортировочной и наиболѣе значительной по погрузкѣ станціей отдѣленія; при чемъ въ конторѣ каждаго линейнаго отдѣленія у телеграфнаго аппарата долженъ быть установленъ коммутаторъ, дающій возможность Управленію дороги путемъ переключенія говорить, въ случаѣ надобности, непосредственно съ каждой изъ указанныхъ станцій отдѣленія.

7) Заведеніе летучихъ артелей для ремонта. Обращено вниманіе на то, что значительная часть вагоновъ находится слишкомъ продолжительное время въ ремонтныхъ мастерскихъ, попадая туда для исправленія иногда ничтожныхъ поврежденій. Для устраненія такого явленія проведено было, въ первую очередь, ускореніе ремонта вагоновъ путемъ усиленія штата служащихъ и рабочихъ и болѣе тщательнаго наблюденія за ходомъ работъ въ мастерскихъ.—Затѣмъ было признано возможнымъ производить многія мелкія исправленія вагоновъ, не перегоняя ихъ въ мастерскія, а на одной изъ станцій по пути слѣдованія вагоновъ съ поѣздами, что

позволяетъ избѣжать излишняго пробѣга и большой траты времени на заходъ въ ремонтныя мастерскія. Съ цѣлью осуществленія этого, организованы на деповскихъ станціяхъ отдѣльныя ремонтныя артели (летучія), которыя имѣютъ своимъ назначеніемъ чинить въ проходящихъ поѣздахъ заявляемые вагоны, не отцѣпляя ихъ отъ поѣзда и пользуясь лишь необходимымъ для службы движенія простоемъ его на станціи.

8) Улучшеніе маневровъ. Съ цѣлью ускоренія производства маневровъ отмѣнено удержаніе съ машинистовъ за пережогъ угля при маневровой работѣ.

В. Результаты принятыхъ мѣръ.

Вслѣдствіе примѣненія всѣхъ перечисленныхъ выше мѣръ, изъ коихъ еще не всѣ проведены полностью, достигнуты уже крупныя улучшенія въ работѣ подвижного состава. Согласно отчетныхъ данныхъ по желѣзнымъ дорогамъ за первое полугодіе 1915 г., среднiй мѣсячный пробѣгъ наличнаго товарнаго вагона и товарнаго паровоза на дорогахъ Восточнаго раіона выражается цифрами, указанными на діаграммѣ (чер 15), гдѣ для сравненія приведены также данныя за соотвѣтствующій періодъ 1914 года (до войны); именно, улучшеніе для вагоновъ получилось на 17%, а для паровозовъ на 8%.

Если бы въ указанный періодъ войны пробѣги вагоновъ и паровозовъ остались такими же, какими были до войны, то для совершенія выполненныхъ перевозокъ потребовалось бы на 17% больше товарныхъ вагоновъ и на 8% больше паровозовъ, т. е. въ круглыхъ цифрахъ болѣе на 50.000 товарныхъ вагоновъ и 1.000 паровозовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ увеличилась интенсивность погрузки на дорогахъ сѣти. Такъ, напримѣръ, на Екатерининской желѣзной дорогѣ она поднялась съ 3000 до 6000 вагоновъ въ сутки, а на всей Восточной Сѣти—съ 18000 до 23000 вагоновъ въ сутки (кромѣ воинскихъ грузовъ).

Наконецъ, какъ видно изъ діаграммы (чер. 16), количества пудо-верстъ, приходящіяся за мѣсяцъ на одинъ наличный вагонъ и паровозъ на сѣти дорогъ Восточнаго раіона также повысились за тотъ же періодъ, а именно: для вагоновъ на 4% и для паровозовъ на 2%.

ДІАГРАММА

увеличенія валовой работы подвижного состава во время войны.

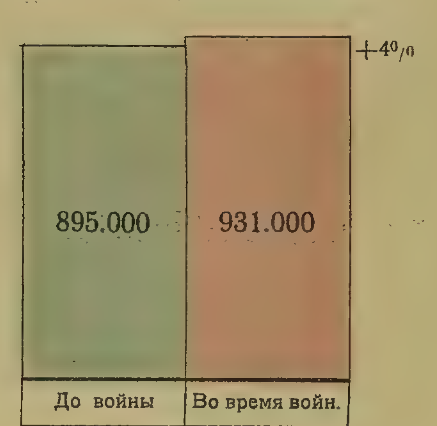


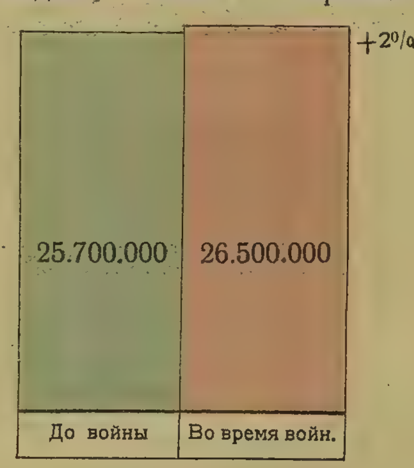


Чер. 15.

ДІАГРАММА

увеличенія полезной работы подвижного состава во время войны.





Чер. 16.

IV.

Выполненіе перевозокъ.

1. Общія мѣропріятія. Съ объявленіемъ войны главнѣйшими среди всѣхъ перевозокъ стали, естественно, перевозки для нуждъ арміи; эти перевозки должны осуществляться, какъ внѣочередныя и преимущественныя передъ всѣми прочими. Съ другой стороны населеніе и главнѣйшія отрасли промышленности (часто работающія непосредственно для нуждъ арміи и обороны) также нуждаются въ совершенно неотложныхъ перевозкахъ. А такъ какъ средства желѣзныхъ дорогъ ограничены, то явилось необходимымъ выбирать самое нужное по условіямъ момента.

Съ указанною цѣлью для урегулировки воинскихъ и коммерческихъ перевозокъ и для согласованія въ этомъ отношеніи дѣйствій Министерства Путей Сообщенія и Военнаго, были учреждены, какъ уже ранѣе упомянуто, при Управленіи желѣзныхъ дорогъ — „Распорядительный Комитетъ по перевозкамъ военнаго времени" и при Пораіонныхъ Комитетахъ „Особыя Совѣщанія" съ участіемъ представителей Военнаго Вѣдомства. Совѣщаніямъ было предоставлено право допускать внѣочередную перевозку неотложно нужныхъ коммерческихъ грузовъ (въ изъятіе изъ общихъ правилъ постепенности отправокъ), если неотложность удостовѣрена Правительственнымъ или Общественнымъ учрежденіемъ. Разумѣется, при этомъ наблюдались разнообразіе и разнохарактерность рѣшеній Пораіонныхъ Комитетовъ.

Для объединенія разрозненныхъ дѣйствій Пораіонныхъ Комитетовъ, а равно для возможности согласованія дѣла коммерческикъ перевозокъ съ существующими правилами, Управленіе желѣзныхъ дорогъ издало новую схему послѣдователь-

ности отправокъ грузовъ, гдѣ детальными указаніями развитъ перечень грузовъ, перевозимыхъ въ общегосударственныхъ интересахъ *); вмѣстѣ съ тѣмъ Особымъ Совѣщаніямъ предоставлено право переносить нѣкоторые грузы, по мѣрѣ надобности, изъ низшихъ въ высшія категоріи существующихъ 5 очередей отправокъ.

Нельзя не отмѣтить попутно, что Вѣдомство Путей Сообщенія, введеніемъ указанныхъ дополненій въ существующія правила, стремилось установить нѣкоторую регулировку потребленія и производства, въ зависимости отъ степени нужды ихъ по условіямъ момента. Однако Вѣдомство могло осуществить это лишь въ узкихъ предѣлахъ, частично: въ соотвѣтствіи съ установленными закономъ правилами, а также съ существующими обычаями и понятіями о предметахъ первой необходимости. Между тѣмъ дѣйствительную пользу, въ смыслѣ упорядоченія и облегченія коммерческихъ перевозокъ, затронутая мѣра могла бы оказать лишь при проведеніи ея въ широкомъ масштабѣ и полностью, что уже выходитъ изъ предѣловъ компетенціи Министерства Путей Сообщенія. Такъ, напримѣръ, нельзя не согласиться съ тѣмъ, что, въ связи съ переживаемыми событіями, должно быть пересмотрѣно самое понятіе о предметахъ первой необходимости; можетъ быть, должно даже сократить нѣкоторыя привычныя потребности населенія; можетъ быть, въ цѣляхъ наилучшаго удовлетворенія важнѣйшихъ нуждъ страны, должны быть приведены во временное бездѣйствіе отдѣльные фабрики и заводы или даже цѣлыя отрасли промышленности, не имѣющія значенія для даннаго момента, и проч. Подобная регулировка самыхъ нуждъ страны и облегченіе тѣмъ работы желѣзныхъ дорогъ сдѣланы, между прочимъ, нашимъ врагомъ еще въ началѣ войны. Но это, какъ уже сказано, находится не во власти желѣзнодорожнаго вѣдомства, а потому послѣднему приходится лишь считаться съ существующимъ положеніемъ перевозокъ и выполнять ихъ по мѣрѣ возможности.

Въ нижеприведенномъ обзорѣ всѣ перевозки, по общему ихъ характеру и назначенію, раздѣлены на два вида: перевозки для нуждъ арміи или воинскія и перевозки коммерческія.

*) Такая схема была издана въ февралѣ 1915 года, а затѣмъ въ дополненіе и взамѣнъ ея была издана другая въ іюнѣ 1915 года.

А. Воинскія перевозки.

1. Перевозка войскъ

Къ перевозкамъ войскъ здѣсь отнесены перевозки: войсковыхъ частей, раненыхъ и больныхъ воиновъ, военноплѣнныхъ, а также боевого снаряженія. — Такія перевозки совершаются экстренно и съ преимуществомъ передъ всѣми остальными, всецѣло по требованіямъ и указаніямъ Военнаго Вѣдомства.

Детальное разсмотрѣніе выполненія этихъ перевозокъ пока не можетъ быть сдѣлано, какъ связанныхъ съ секретными военными планами. Возможно лишь констатировать, что за истекшее первое полугодіе сего года онѣ выполнялись успѣшно и своевременно, какъ свидѣтельствуетъ о томъ приведенный ранѣе отзывъ Верховнаго Главнокомандующаго.

2. Перевозка воинскихъ грузовъ.

Къ числу такихъ грузовъ отнесены здѣсь, всѣ грузы, идущіе для надобностей арміи, за исключеніемъ боевого снаряженія (орудія, снаряды и друг.), а именно: продовольствіе, фуражъ и прочіе интендантскіе грузы.

а. Положеніе вопроса въ началѣ войны.

Главная часть заготовки продовольствія и фуража была возложена на Вѣдомство Земледѣлія. По мѣрѣ заготовленія продовольственно-фуражные грузы должны были направляться съ мѣстъ заготовки въ базисные пункты для текущей ежедневной потребности и для складыванія въ запасъ въ базисныхъ магазинахъ. Такихъ пунктовъ было въ началѣ войны лишь 12; расположеніе ихъ показано на прилагаемой картѣ (черт. 17).

Заготовка производилась преимущественно въ восточной части черноземной Россіи и въ Сибири—въ раіонахъ вдоль желѣзнодорожныхъ линій, которыя соотвѣтственно обозначены на упомянутой картѣ, и по которымъ совершалась перевозка заготовляемыхъ грузовъ. При этомъ грузы съ мѣста заготовокъ отправлялись, въ первое время, по усмотрѣнію уполномоченныхъ Министерства Земледѣлія или интендантскихъ пріемщиковъ, безъ особаго плана.

Такой способъ направленія массовыхъ грузовъ въ ограниченное число пунктовъ, безъ заранѣе опредѣленнаго плана,

приводилъ обычно къ тому, что грузы прибывали къ складамъ, когда они бывали совершенно заполнены, или же съ мѣста направлялись къ заполненнымъ складамъ, а не къ свободнымъ въ данное время. – Это создавало на желѣзныхъ дорогахъ крупныя затрудненія; а именно, на дорогахъ Западнаго раіона скоплялось часто громадное число неразгруженныхъ вагоновъ вслѣдствіе притока къ базиснымъ складамъ грузовъ въ количествахъ, превышающихъ пріемную способность ихъ; на дорогахъ же Восточнаго раіона возникалъ обостренный недостатокъ вагоновъ вслѣдствіе усиленнаго и неизбѣжнаго должанія со стороны дорогъ фронта. Такъ, напримѣръ, въ декабрѣ 1914 г. на сихъ послѣднихъ скопилось до 14 000 неразгруженныхъ вагоновъ съ продовольствіемъ и фуражемъ по причинѣ заполненія базисныхъ складовъ и невозможности для Министерства Путей Сообщенія вліять на регулированіе движенія по дорогамъ Западнаго раіона, а также и на самую отправку упомянутыхъ грузовъ.

б. Послѣдующія мѣропріятія.

Въ виду выясненія такихъ недостатковъ первоначальнаго способа подвоза интендантскихъ грузовъ, онъ былъ измѣненъ, по иниціативѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ, въ томъ смыслѣ, что все распоряженіе этимъ подвозомъ было сосредоточено сначала въ „Центральномъ Комитетѣ по перевозкамъ массовыхъ грузовъ“ при Министерствѣ Путей Сообщенія, а потомъ въ „Особомъ Совѣщаніи“ при Главномъ Интендантскомъ Управленіи. — Въ результатѣ получилась планомѣрность теченія интендантскихъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и въ значительной мѣрѣ уменьшились происходившія ранѣе затрудненія.

Съ цѣлью дальнѣйшаго улучшенія дѣла и достиженія большей согласованности дѣйствій желѣзныхъ дорогъ и уполномоченныхъ Вѣдомства Земледѣлія, былъ созванъ въ февралѣ 1915 года съѣздъ уполномоченныхъ, на каковомъ съѣздѣ и были обсуждены разныя возникающія на мѣстахъ затрудненія; а затѣмъ было издано соотвѣтствующее распоряженіе, урегулировавшее отношенія между желѣзнодорожными агентами и уполномоченными. Кромѣ того, такъ какъ число имѣвшихся базисныхъ складовъ и площадь ихъ оказались недостаточными для удовлетворенія возникшей широкой потребности, то было приступлено къ экстренной постройкѣ на желѣзныхъ дорогахъ

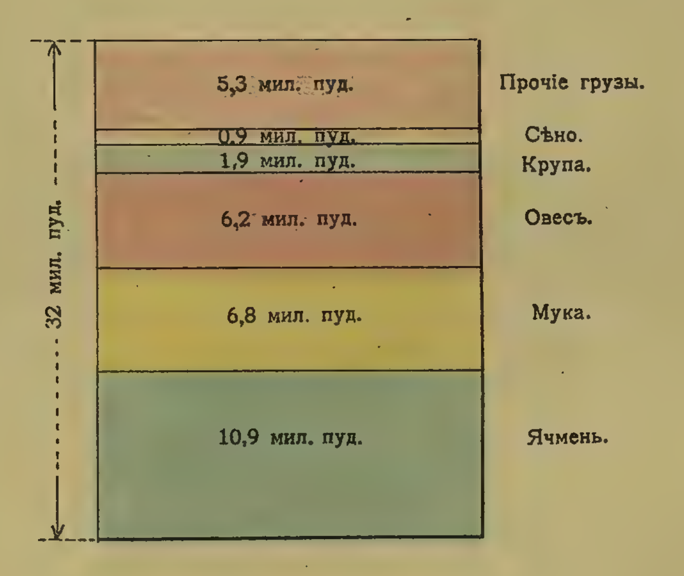
Главнѣйшія теченія интендантскихъ грузовъ и первоначальные базисные склады.



Черт. 17.

КОЛИЧЕСТВО

продовольственныхъ и фуражныхъ грузовъ, накопленныхъ въ базисныхъ складахъ къ февралю 1915 г.



Черт. 18.

цѣлаго ряда добавочныхъ складовъ, о коихъ будетъ подробно сказано ниже.

в. Данныя о выполненныхъ перевозкахъ воинскихъ грузовъ.

Размѣръ перевозокъ интендантскихъ грузовъ съ мѣстъ заготовокъ на базу выражался вначалѣ 20—25 милліоновъ пудовъ въ мѣсяцъ; но затѣмъ все повышался и сталъ достигать почти 50 милліоновъ пудовъ въ мѣсяцъ или около 2.000 вагоновъ въ день, для выполненія чего потребовалось спеціально выдѣлить изъ парка Восточнаго раіона не менѣе 60.000 вагоновъ.

Слѣдуетъ къ этому добавить, что, вслѣдствіе неурожая овса и сѣна въ 1914 году въ Европейской Россіи, главную заготовку таковыхъ пришлось сосредоточить въ Сибири. Перевозка же ихъ оттуда, помимо загруженности обѣихъ выходныхъ Сибирскихъ магистралей крупными перевозками войскъ, была затруднена еще недостаткомъ платформъ для погрузки сѣна, а также отсутствіемъ на желѣзныхъ дорогахъ потребнаго количества брезентовъ для покрытія сѣна и предохраненія его отъ порчи въ дорогѣ *). Поэтому было даже предположено грузить сѣно въ крытые вагоны, спрессовывая его до такой плотности, чтобы въ вагонъ вмѣщалось не менѣе 400 пудовъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ пробѣгъ вагоновъ былъ бы крайне невыгоденъ. Однако на дѣлѣ подобная спрессовка и погрузка оказались неосуществимыми. Тогда разрѣшено было отправлять сѣно только на платформахъ и безъ покрытія его брезентами. Здѣсь умѣстно отмѣтить, что Управленіе желѣзныхъ дорогъ рѣшило использовать указанныя платформы съ сѣномъ для перевозки изъ Сибири на фронтъ запаса старыхъ рельсовъ (на 600 вер.), при чемъ платформы нагружались рельсами, подъ сѣномъ, до полной подъемной силы; этимъ были достигнуты двѣ выгодныя цѣли: полномѣрно догружены платформы и перевезены нужные рельсы безъ занятія для сего особаго подвижного состава и пропускной способности предѣльно работающей и безъ того линіи.

Обращаясь къ результатамъ подвоза довольствія и фуража для арміи, можно констатировать, что этотъ подвозъ, какъ то выяснилось на упомянутомъ съѣздѣ уполномоченныхъ, не только обезпечивалъ текущія потребности арміи, но далъ воз-

---

*) Съ желѣзныхъ дорогъ было взято 8.600 брезентовъ на фронтъ для покрытія интендантскихъ грузовъ во временныхъ открытыхъ складахъ.

можность въ февралѣ 1915 года накопить въ базисныхъ складахъ около 32 милліоновъ пудовъ разныхъ грузовъ, распредѣленіе коихъ по количеству и роду указано въ діаграммѣ (чер. 18).

2. Коммерческія и хозяйственныя перевозки.

1. Подвозъ продовольствія къ городамъ.

Уже съ самаго начала войны продовольственный рынокъ въ крупныхъ центрахъ Имперіи сталъ испытывать затрудненія, но послѣднія особенно начали обостряться съ первыхъ мѣсяцевъ 1915 года. Это явилось слѣдствіемъ чрезвычайныхъ условій работы желѣзнодорожной сѣти, повлекшихъ за собою затрудненность и сокращеніе коммерческихъ перевозокъ.

Выше было уже отмѣчено, что за выдѣленіемъ подвижного состава для перевозокъ особой важности такового осталось для коммерческихъ перевозокъ болѣе, чѣмъ вдвое меньше, противъ того, что было до войны. Естественно, въ связи съ этимъ долженъ былъ уменьшиться и подвозъ продовольственныхъ грузовъ для населенія.

Но основной причиной, рѣзко сократившей подвозъ продовольствія къ городамъ, была затрудненность или даже полная невозможность вывоза частныхъ грузовъ изъ главныхъ питательныхъ областей вслѣдствіе использованія пропускной способности желѣзныхъ дорогъ сплошными воинскими перевозками. Это наглядно поясняетъ прилагаемая карта (чер. 19). Именно.

Весь Сибирскій раіонъ, въ которомъ въ 1914 году былъ очень хорошій урожай и низкія цѣны, оказался какъ бы совсѣмъ отрѣзаннымъ отъ Европейской Россіи по случаю занятія всей пропускной способности обѣихъ выходныхъ магистралей изъ Сибири воинскимъ движеніемъ по перевозкамъ людей, снаряженія и довольствія для арміи. Между тѣмъ не только частныя лица, но и многія общественныя организаціи сдѣлали большіе заказы въ Сибири фуража, масла, мяса, рыбы и проч. Все это осталось невывезеннымъ.

Сѣверъ страны также былъ закрытъ для вывоза по причинѣ полнаго занятія воинскими перевозками единственной сѣверной магистрали Вятка-Петроградъ.

Раіоны невозможнаго и затрудненнаго вывоза довольствія для городовъ.



Чер. 19.

Раіоны невозможнаго и затрудненнаго вывоза довольствія для городовъ.



Чер. 19.

Изъ раіона, обслуживаемаго Ташкентской и Сызрано-Вяземской желѣзными дорогами, вывозъ оказался если не закрытымъ, то затруднительнымъ по той же причинѣ.

Точно также Южный раіонъ, благодаря недостаточной пропускной способности ведущихъ на сѣверъ магистралей и заполненія ихъ транзитными перевозками особой важности, могъ снабжать продовольствіемъ центръ и сѣверъ Имперіи лишь въ весьма ограниченномъ количествѣ.

Весь Западный раіонъ, или раіонъ дорогъ фронта, конечно, не могъ допускать свободнаго вывоза продуктовъ вслѣдствіе близости дѣйствующей арміи и наличія густого воинскаго движенія.

Изъ числа хлѣбородныхъ и богатыхъ продовольствіемъ губерній оставались наиболѣе свободными губерніи: Воронежская, Тамбовская, Саратовская; но въ этихъ губерніяхъ были сдѣланы большія закупки для арміи Министерствомъ Земледѣлія (чер. 17), что не могло не повліять во-первыхъ на сокращеніе здѣсь запасовъ продуктовъ, а во-вторыхъ на возможность вывоза ихъ, такъ какъ изъ этихъ губерній были массовыя отправки продовольственныхъ и фуражныхъ грузовъ въ армію. — Между тѣмъ, въ средней полосѣ Россіи былъ неурожай овса и сѣна, что, конечно, также отразилось на состояніи продовольственнаго рынка.

Наконецъ, продовольственный вопросъ осложнялся еще тѣмъ, что, въ цѣляхъ необходимаго обезпеченія закупокъ хлѣба для арміи, былъ запрещенъ вывозъ продуктовъ изъ одной губерніи въ другую; это тоже повліяло весьма отрицательно на планомѣрность и самую возможность подвоза.

Совокупность вышеуказанныхъ условій вызвала въ результатѣ большой недостатокъ подвоза нужныхъ продуктовъ къ нѣкоторымъ населеннымъ центрамъ. Для прекращенія кризиса Министерству Путей Сообщенія приходилось, въ острыхъ случаяхъ, принимать экстренныя мѣры къ пополненію запасовъ путемъ усиленнаго направленія недостающаго продукта за счетъ стѣсненія другихъ перевозокъ, практикуя при этомъ срочное передвиженіе особо назначенными маршрутными поѣздами.

Необходимо, однако, замѣтить, что кромѣ причинъ, зависящихъ отъ недостаточной пропускной способности желѣзныхъ дорогъ и недостаточнаго числа ихъ, на успѣшное снабженіе городовъ продовольствіемъ вліяли, къ сожалѣнію, и другія обстоятельства, лежащія внѣ сферы воздѣйствія со стороны Министерства Путей Сообщенія. Какъ примѣръ, можно указать на подвозъ мяса въ столицу, который въ мартѣ мѣсяцѣ 1915 г. почти совсѣмъ прекратился. Со стороны торговцевъ въ качествѣ причины отсутствія подвоза обычно выставлялся недостатокъ вагоновъ; но когда органами Министерства Путей Сообщенія предлагалось имъ указать конкретные случаи отказа въ вагонахъ, то такихъ указаній не получалось.—Далѣе, въ маѣ мѣсяцѣ 1915 года крайне сократился подвозъ сахара въ столицу съ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ; и въ этомъ случаѣ заинтересованными лицами была сдѣлана ссылка на недостатокъ вагоновъ; когда же по распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ были поданы подъ нагрузку сахара, ожидающаго на станціяхъ очереди отправленія въ Петроградъ, особые маршрутные поѣзда, то отправители отказались погрузить сахаръ и сняли его совсѣмъ съ очереди. И т. д.

Такимъ образомъ приходится констатировать, что нерѣдко отсутствіе подвоза нѣкоторыхъ продуктовъ къ населеннымъ центрамъ никакого отношенія къ недостатку вагоновъ не имѣло и зависѣло отъ постороннихъ причинъ.

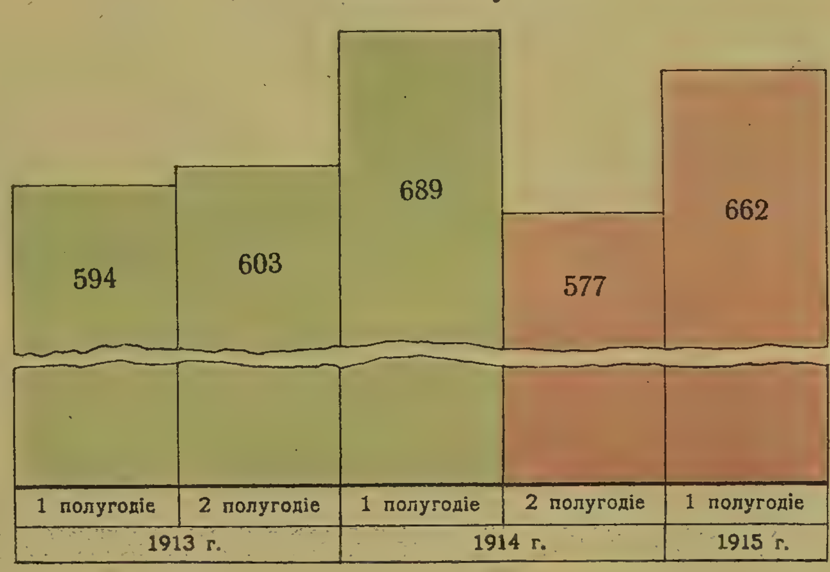
Въ цѣляхъ устраненія затрудненій, связанныхъ съ подвозомъ продовольствія для населенія, и общаго регулированія этого дѣла, былъ образованъ Правительствомъ весною 1915 г. „Главный Продовольственный Комитетъ“ подъ предсѣдательствомъ Министра Торговли и Промышленности. — По почину этого Комитета заготовка продовольствія для населенія была сосредоточена главнымъ образомъ въ рукахъ городскихъ и земскихъ управленій. Скорѣйшее же полученіе ими закупаемыхъ продуктовъ было обезпечено установленіемъ на іюнь и іюль мѣсяцы 1915 г. внѣочередныхъ отправокъ грузовъ, слѣдующихъ въ адреса городскихъ и земскихъ управъ.

Результаты означенной мѣры можно будетъ видѣть лишь при обслѣдованіи второго полугодія 1915 года.

ГРАФИКЪ

вывоза минеральнаго топлива изъ Донецкаго бассейна по полугодіямъ за 1913, 1914 и 1915 гг.





Чер. 20.

ГРАФИКЪ

разверстки Донецкаго угля по категорiямъ потребителей за 1-ое полугодiе 1914 и 1915 гг.



	Желѣзныя дороги	Металлургическiе заводы	Сахарные заводы **)	Пароходства	Передѣльные заводы *)	Фабрики и промышл. зав. **)	Прочiе потребит. **)
1914 г.	205	151	40	7	19	82	185
1915 г.	282	133	24	29	55	71	68

*) Среди нихъ—заводы взрывч. веществъ и снарядовъ.

**) Среди нихъ—большинство принадлежитъ къ 4 очереди.

Чер. 21.

2. Перевозка угля.

а. Возникновеніе угольнаго кризиса.

Въ связи съ развитіемъ нашей промышленности за послѣдніе передъ войной годы значительно возрасло также и потребленіе топлива; въ частности сталъ быстро возрастать вывозъ минеральнаго топлива изъ Донецкаго бассейна. Картину такого возрастанія даетъ графикъ (черт. 20), изображающій данныя о вывозѣ минеральнаго топлива изъ этого бассейна по полугодіямъ за 1913, 1914 и 1915 г.г.

Изъ графика усматривается, что до возникновенія войны вывозъ Донецкаго топлива все увеличивался, во время же войны произошло рѣзкое паденіе вывоза за полугодіе съ 689 милліоновъ до 577 милліоновъ пудовъ. Подобное паденіе получаетъ еще большее значеніе, если принять во вниманіе, что война закрыла для насъ заграничные угольные рынки и Домбровскій бассейнъ, и что Донецкій бассейнъ сталъ обслуживать всю Европейскую часть Имперіи.

Въ первое время, пока промышленныя предпріятія могли пользоваться имѣвшимися у нихъ запасами топлива и пополнять такимъ путемъ недополучку его извнѣ, работы предпріятій могли продолжаться безъ потрясеній. Но положеніе дѣла, угрожающее промышленности по причинѣ грядущаго недостатка въ топливѣ, сознавалось ясно въ подлежащихъ сферахъ, при чемъ со стороны желѣзнодорожнаго вѣдомства принимались всѣ зависящія отъ него мѣры къ облегченію создавшагося положенія.

Въ началѣ 1915 года вопросъ о топливѣ сталъ принимать уже значительно обостренное положеніе, и для увеличенія вывоза изъ Донецкаго бассейна потребовалось предпринять самыя рѣшительныя мѣры.

б. Мѣры по регулированію потребленія топлива.

Для осуществленія ихъ, какъ сказано выше, былъ облеченъ чрезвычайными полномочіями Министръ Путей Сообщенія, а подъ его предсѣдательствомъ образованъ „Центральный Комитетъ по распредѣленію топлива“.

Означенный Комитетъ, выяснивъ невозможность значительнаго увеличенія добывной способности Донецкаго бассейна, а также и особаго усиленія вывоза изъ него, пришелъ къ заключенію, что единственно скорымъ и наиболѣе правильнымъ выходомъ изъ каменноугольнаго кризиса является

въ данный моментъ регулированіе самаго потребленія топлива, т. е. распредѣленіе наличнаго количества его между потребителями въ зависимости отъ степени ихъ важности для жизни государства. Съ цѣлью осуществленія этого на дѣлѣ было установлено 5 нижеслѣдующихъ очередей для назначенія вагоновъ подъ минеральное топливо:

1 очередь. Заводы, работающіе снаряды и взрывчатыя вещества.

2 очередь. Казенные заводы Военнаго и Морского вѣдомствъ.

3 очередь. Желѣзныя дороги и прочіе заводы, работающіе на оборону, кромѣ работающихъ на интендантство.

4 очередь. а) Заводы, работающіе на интендантство; б) мукомольныя мельницы, работающія на Вѣдомство Земледѣлія; в) заводы, работающіе для нуждъ Строительныхъ Комиссій Министерствъ Военнаго, Морского и Путей Сообщенія; г) главнѣйшія потребности городскихъ управленій.

5 очередь. Прочіе потребители.

Подобнымъ путемъ явилось возможнымъ удовлетворить топливомъ прежде всего наиболѣе важныя для государства предпріятія; остальные же потребители, въ порядкѣ указанныхъ очередей, могли получать минеральное топливо только изъ остатка его послѣ удовлетворенія первыхъ предпріятій.

в. Результаты регулированія.

Результаты вывоза каменнаго угля изъ Донецкаго бассейна за 1-ое полугодіе 1915 года и разверстка его по категоріямъ разныхъ потребителей приведены въ графикѣ (черт. 21), гдѣ для сравненія помѣщены также соотвѣтствующія данныя за 1-ое полугодіе 1914 года. (Составлено на основаніи „Обзора вывоза“ Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета).

Изъ этого графика легко усмотрѣть, что значительно возросла вывозка для удовлетворенія нуждъ путей сообщенія (желѣзныхъ дорогъ и пароходствъ), которые, несмотря на переводъ многихъ изъ нихъ на другіе виды топлива, все-таки увеличили потребленіе Донецкаго угля, такъ какъ еще не могли восполнить иными видами топлива всего потеряннаго для нихъ заграничнаго и домбровскаго угля.

Увеличился также вывозъ для заводовъ, работающихъ по снаряженію арміи боевыми средствами.

Однако уменьшился вывозъ для металлургическихъ заводовъ, что является весьма серьезнымъ вопросомъ, такъ какъ большинство такихъ заводовъ не только не сократило свою дѣятельность, но развило ее въ силу заказовъ по оборонѣ страны; кромѣ того, вообще металлургическіе заводы являются въ данное время одними изъ важнѣйшихъ для государства промышленныхъ предпріятій. Впрочемъ, полученный недовывозъ долженъ быть отнесенъ къ первымъ мѣсяцамъ 1915 года, до установленія указанной регулировки потребленія, такъ какъ послѣ того потребности разсматриваемыхъ заводовъ стали удовлетворяться въ достаточной мѣрѣ.

г. Вывозъ Донецкаго угля по мѣсяцамъ.

Всѣ остальные потребители получили также меньше прошлаго года, потому что, несмотря на всѣ мѣры, принимаемыя къ увеличенію вывоза донецкаго топлива, общій вывозъ его за первое полугодіе сего года (663 мил. пуд.) не достигъ даже цифры прошлаго года (689 мил. пуд.) и оказался меньшимъ, чѣмъ было предположено Комитетомъ по р. т.

Именно Комитетъ, исходя изъ существующей добывной способности донецкихъ копей, наличныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ и соотношенія важнѣйшихъ грузовыхъ потоковъ, принялъ за приблизительную среднюю норму вывоза 120 милліоновъ пудовъ въ мѣсяцъ (съ марта 1915 года). Соотвѣтственно этой нормѣ составлялись и мѣсячныя заданія на вывозъ донецкаго топлива; но подобная норма почти никогда не выполнялась въ дѣйствительности, какъ это видно изъ графика (черт. 22), указывающаго требуемый и фактическій вывозъ по мѣсяцамъ за 1-ое полугодіе 1915 г. *)

Такой постоянный недовывозъ можетъ быть объясненъ слѣдующими двумя причинами.

д. Причины недовывоза.

Первой причиной, несомнѣнно, является недостатокъ вагоновъ. Дѣло въ томъ, что хотя установленная норма для вывоза Донецкаго топлива, 120 милліоновъ пуд. въ мѣсяцъ, и не превосходитъ размѣровъ вывоза таковаго въ мирное время, но вслѣдствіе происшедшаго съ объявленіемъ войны удлиненія перевозокъ донецкаго угля (въ болѣе отда-

---

*) Приведенныя въ графикѣ цифры нарядовъ соотвѣтствуютъ нарядамъ Комитета по р. т. (или Комитета по масс. перевозкамъ). Къ этимъ нарядамъ добавлялъ затѣмъ свои назначенія Харьковскій угольный Комит., что давало въ итогѣ норму въ предѣлахъ 145—155 мил. пуд., но таковая была тѣмъ болѣе недостижима.

ленные, чѣмъ прежде, раіоны) значительно возрасла потребность въ углевозномъ подвижномъ составѣ. А именно, для вывозки изъ Донецкаго бассейна тѣхъ же 120 милліоновъ пуд. угля потребовалось теперь выдѣлить (по разсчету дальности пробѣга) на 35.000 – 40.000 вагоновъ болѣе по сравненію съ нормальнымъ временемъ; такъ что всего подъ угольныя перевозки было выдѣлено на дорогахъ Восточнаго раіона не менѣе 75.000 вагоновъ, что составляетъ около 25% наличнаго парка этихъ дорогъ. Выдѣленіе для угля еще бóльшаго количества вагоновъ не представлялось возможнымъ, такъ какъ остальнымъ составомъ совершались на желѣзныхъ дорогахъ фиксированныя и неподлежащія сокращенію перевозки военныхъ грузовъ, продовольствія для арміи и другихъ экстренныхъ грузовъ.—При такихъ условіяхъ въ періоды бывшихъ высокихъ вагонныхъ долговъ за дорогами фронта (куда также направлялся донецкій уголь) неизбѣжно ощущался недостатокъ подвижного состава въ Донецкомъ бассейнѣ, что влекло за собою въ эти періоды сокращеніе погрузки угля. Графикъ (черт. 23) показываетъ соотношенія между задолженностью дорогъ фронта и погрузкой минеральнаго топлива въ Донецкомъ бассейнѣ. Изъ графика видно, что при пониженіи вагоннаго долга поднималась погрузка, и наоборотъ.

Второй причиной недовывоза топлива изъ Донецкаго бассейна надлежитъ признать постоянные отказы копей отъ погрузки. На основаніи производимаго въ Харьковскомъ угольномъ Комитетѣ учета можно заключить, что недогрузы по винѣ копей составили за первое полугодіе 1915 г. около 10% всего заданнаго количества.

е. Подвозъ угля къ Петрограду.

Заслуживаетъ отдѣльнаго упоминанія подвозъ донецкаго угля для Петроградскаго раіона.—Существовавшимъ въ 1914 году при Министерствѣ Торговли и Промышленности „Комитетомъ по снабженію топливомъ“ потребность Петрограда въ каменномъ углѣ была опредѣлена въ 200 вагоновъ въ сутки. Со стороны желѣзныхъ дорогъ къ удовлетворенію этого препятствій не встрѣчалось. Однако фактическое прибытіе за время до марта мѣсяца 1915 г. не достигало означенной нормы, какъ это видно изъ діаграммы (черт. 10). Невыполненіе нормы, согласно сдѣланнаго обслѣдованія, вызывалось чисто финансовыми соображеніями потребителей, воз-

ГРАФИКЪ

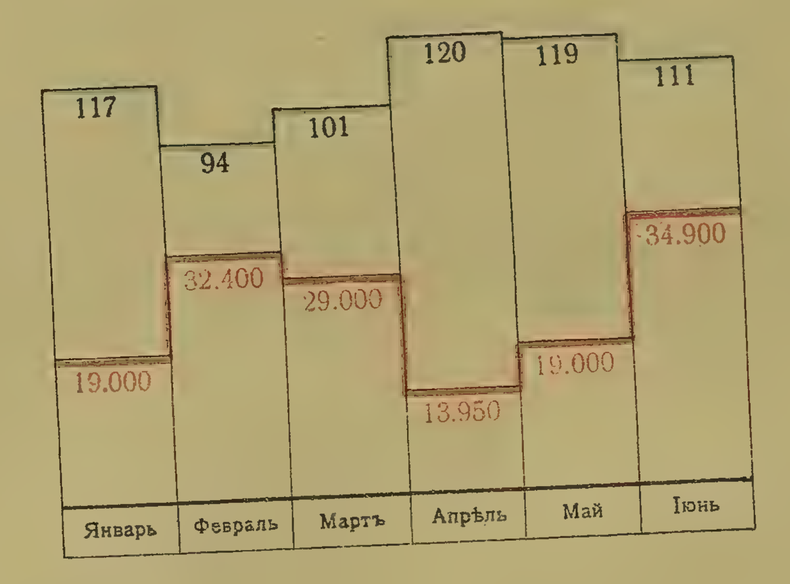
недовывоза минеральнаго топлива изъ Донецкаго бассейна за 1-ое полугодіе 1915 г.



Чер. 22.

ГРАФИКЪ

соотношенія между погрузкой минеральнаго топлива въ Донецкомъ бассейнѣ и вагоннымъ долгомъ дорогъ фронта въ 1-омъ полугодіи 1915 г.



Погрузка угля въ милл. пуд. въ мѣсяцъ

Среднiй мѣсячной долгъ за дорогами фронта въ шт. вагоновъ.

Чер. 23.

державшихся отъ заключенія договоровъ съ поставщиками въ ожиданіи пониженія ими цѣнъ на уголь. Въ виду этого тотъ же Комитетъ призналъ нужнымъ оповѣстить, что доставка угля въ Петроградъ не можетъ вообще превысить 200 вагоновъ въ день, и что при значительномъ дальнѣйшемъ требованіи на вагоны разсчитывать на полученіе ихъ могутъ лишь тѣ потребители, которые своевременно заявятъ о предстоящей перевозкѣ пріобрѣтеннаго ими угля. Однако и это оповѣщеніе не подѣйствовало, при чемъ, какъ усматривается изъ упомянутой діаграммы, до апрѣля мѣсяца въ Петроградскій раіонъ вывозилось донецкаго угля въ среднемъ около 148 вагоновъ въ день, что, конечно, повліяло на истощеніе имѣющихся въ раіонѣ запасовъ топлива. Тѣмъ болѣе, что, вслѣдствіе усилившейся фабрично-заводской дѣятельности раіона для нуждъ обороны, потребность въ топливѣ къ веснѣ 1915 года очень возрасла. Именно, согласно подсчетовъ Петроградскаго Пораіоннаго Комитета, размѣръ этой потребности съ весны 1915 года выражался въ 400 вагоновъ въ сутки.

Выше было изложено, что, благодаря принятымъ особымъ мѣрамъ вновь образованнымъ „Комитетомъ по распредѣленію топлива", подвозъ угля къ Петрограду былъ урегулированъ и значительно повышенъ, при чемъ къ іюлю мѣсяцу опредѣлившаяся потребность столичнаго раіона стала удовлетворяться почти полностью (чер. 10).

ж. Перевозка англійскаго угля изъ Архангельска.

Остается еще упомянуть о перевозкѣ англійскаго угля изъ Архангельска. Всего въ прошломъ году было пріобрѣтено въ Англіи и доставлено моремъ въ Архангельскій портъ 27 милліон. пудовъ каменнаго угля: 12 милліоновъ пуд. для Морского Вѣдомства, 10 милліоновъ для Министерства Путей Сообщенія и 5 милліоновъ пуд. для Петроградскаго Городского Управленія. Изъ этого количества на 1 января 1915 года оставалось невывезеннымъ: въ Архангельскѣ около 20 милліон. пудовъ и въ Котласѣ около 2 милліоновъ пуд. Въ теченіе перваго полугодія (по 1 іюля) было вывезено:

изъ Архангельска:

по жел. дор. черезъ Вологду	126,750 пуд.
по р. Двинѣ до Котласа	7.652.000 „

изъ Котласа:

по жел. дор. въ Петроградъ . . . . . 3.500.000 пуд.

Что касается перевозокъ донецкаго угля смѣшаннымъ желѣзнодорожно-воднымъ путемъ, то объ этомъ сказано уже выше. (стр. 35).

3. Перевозка прочихъ коммерческихъ грузовъ.

Выше было выяснено, что для перевозки коммерческихъ грузовъ въ истекшемъ полугодіи могло быть употреблено менѣе половины того количества вагоновъ, которое выдѣлялось для той же цѣли до войны.

Это обстоятельство, въ связи съ недостаткомъ пропускной способности желѣзныхъ дорогъ и частымъ заполненіемъ ея воинскими и внѣочередными перевозками, естественно, повлекло за собою крайнее стѣсненіе для коммерческихъ перевозокъ, при чемъ не трудно заключить, что вслѣдствіе уже однѣхъ этихъ причинъ размѣръ перевозокъ частныхъ грузовъ въ разсматриваемое полугодіе долженъ былъ упасть по крайней мѣрѣ на 50% по сравненію съ соотвѣтствующимъ періодомъ до войны.

Кромѣ того, къ числу причинъ, понизившихъ коммерческій грузооборотъ на дорогахъ, надо отнести еще то обстоятельство, что Интендантскимъ Вѣдомствомъ и Министерствомъ Земледѣлія были заняты (какъ ниже изложено), на весьма многихъ станціяхъ и долгое время, желѣзнодорожные склады и пакгаузы—для размѣщенія и храненія заготовляемыхъ ими продовольственныхъ грузовъ; благодаря этому, дороги лишены были возможности принимать на такихъ станціяхъ грузы къ отправкѣ съ обожданіемъ въ складѣ.

Вслѣдствіе указанныхъ общихъ причинъ, коммерческій грузооборотъ на дѣлѣ сопровождался такими неизбѣжными явленіями: станція можетъ предоставить вагонъ, но грузъ нельзя отправить, такъ какъ пунктъ назначенія или направленіе слѣдованія его объявлены какъ разъ запрещенными; далѣе, на станціи имѣются свободные вагоны, очередь груза допускаетъ отправку его, но грузъ не можетъ быть погруженъ и отправленъ вслѣдствіе заполненія всей пропускной способности данной линіи транзитными поѣздами съ воинскими и внѣочередными грузами, каковыхъ поѣздовъ на многихъ

линіяхъ теперь бываетъ всегда большое количество; или же направленіе и пропускная способность свободны, но станція не можетъ предоставить вагона или мѣста для склада груза подъ ожидаемую нагрузку, и грузъ, слѣдовательно, тоже не отправляется; наконецъ, нерѣдко случалась и совокупность всѣхъ перечисленныхъ явленій. Послѣднее обычно имѣло мѣсто на дорогахъ, ближайшихъ къ военнымъ дѣйствіямъ (Закавказскія, Привислинскія, Варшаво-Вѣнская и др.); на этихъ дорогахъ перевозки частныхъ грузовъ допускались только по особымъ каждый разъ разрѣшеніямъ Военнаго Вѣдомства и въ очень ограниченныхъ размѣрахъ.

Весьма затруднительными и сокращенными перевозки частныхъ грузовъ были на всѣхъ вообще дорогахъ Западнаго раіона, а изъ дорогъ Восточнаго раіона на: Сибирской магистрали и обоихъ ея выходахъ въ Европейскую Россію, Архангельской линіи и пяти выходныхъ направленіяхъ изъ Донецкаго бассейна — по причинѣ слѣдованія по нимъ срочныхъ транзитныхъ поѣздовъ. На затрудненныхъ линіяхъ Восточнаго раіона и въ затрудненныхъ направленіяхъ частныя перевозки обычно осуществлялись по отдѣльнымъ разрѣшеніямъ Центральнаго или Пораіоннаго Комитетовъ по массовымъ перевозкамъ.

Перевозки коммерческихъ грузовъ на остальныхъ линіяхъ совершались нормальнымъ порядкомъ по установленной схемѣ очередей въ зависимости: отъ наличія вагоновъ, заполненности пропускной способности линій и узловъ, черезъ кои грузъ долженъ слѣдовать, и отсутствія запрещеній.

Между прочимъ по поводу очередей отправленія грузовъ появилось въ повременной печати много замѣтокъ, сообщающихъ о нарушеніи станціями установленныхъ очередей. Въ виду этого Министерствомъ Путей Сообщенія были срочно образованы особыя комиссіи для обслѣдованія условій, въ которыхъ протекаетъ на сѣти предоставленіе станціями вагоновъ подъ грузы, и для выясненія обстоятельствъ, вызвавшихъ появленіе такихъ замѣтокъ. На эти комиссіи, къ участію въ которыхъ были привлечены и общественные представители, возложено было провѣрить, насколько возникшіе слухи имѣютъ основаніе, и принять соотвѣтственныя мѣры на мѣстахъ къ искорененію злоупотребленій, если таковыя имѣютъ мѣсто.

Детальныя разслѣдованія, однако, показали, что въ общемъ, если и были случаи злоупотребленій, то они являлись единичными, и огульное обвиненіе вообще желѣзнодорожныхъ агентовъ (несущихъ сейчасъ всюду чрезвычайно тяжелый трудъ) въ поборахъ и злоупотребленіяхъ не соотвѣтствуетъ дѣйствительности.

Слѣдуетъ отмѣтить, кстати, что частныя перевозки, совершаемыя нерѣдко при посредствѣ комиссіонеровъ, создали особый видъ злоупотребленій, который для лицъ, пользующихся услугами дорогъ, не всегда можетъ быть обнаруженъ. Комиссіонеръ, получившій вполнѣ законнымъ порядкомъ вагонъ подъ нагрузку, ставитъ въ счетъ своему довѣрителю дополнительный расходъ, яко бы за полученіе вагона, тогда какъ онъ ни одной копейки никому за это не заплатилъ; а у отправителя между тѣмъ устанавливается мнѣніе о взяточничествѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ. Въ подтвержденіе сказаннаго можно указать на случай, имѣвшій мѣсто весною 1915 года. По постановленію Продовольственнаго Комитета, на одной изъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ было подано 40 вагоновъ подъ сахарный песокъ для доставки въ Петроградъ *по именной* накладной. Когда вагоны были поданы, отправитель отказался ихъ грузить и заявилъ, что онъ желаетъ грузить только *на предъявителя* дубликата. Казалось бы разницы между отправленіемъ груза по именной отправкѣ или на предъявителя — въ смыслѣ доставки груза — нѣтъ; но какъ потомъ освѣдомилъ Министерство Путей Сообщенія получатель, отказъ отправителя отъ именной отправки послѣдовалъ потому, что въ такомъ случаѣ онъ не имѣлъ возможности поставить дополнительный и довольно крупный расходъ, яко бы за полученіе вагоновъ.

Конечно случаи, подобные указанному, нерѣдки, а будучи большею частью нераскрытыми они и создаютъ впечатлѣніе о злоупотребленіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ. Борьба съ такого рода махинаціями, разумѣется, выходитъ за предѣлы воздѣйствія со стороны Вѣдомства Путей Сообщенія.

4. Пассажирскія перевозки и пригородное движеніе.

При обозрѣніи перваго періода войны *) было изложено о тѣхъ мѣрахъ, которыя принимались Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, по соглашенію съ Воен-

*) См. I-ю часть „Ѳчерка“.

Распредѣленіе линій въ отношеніи порядка пассаж. движенія.



линіи, на которыхъ пасс. движеніе соверш. по воинскому графику.

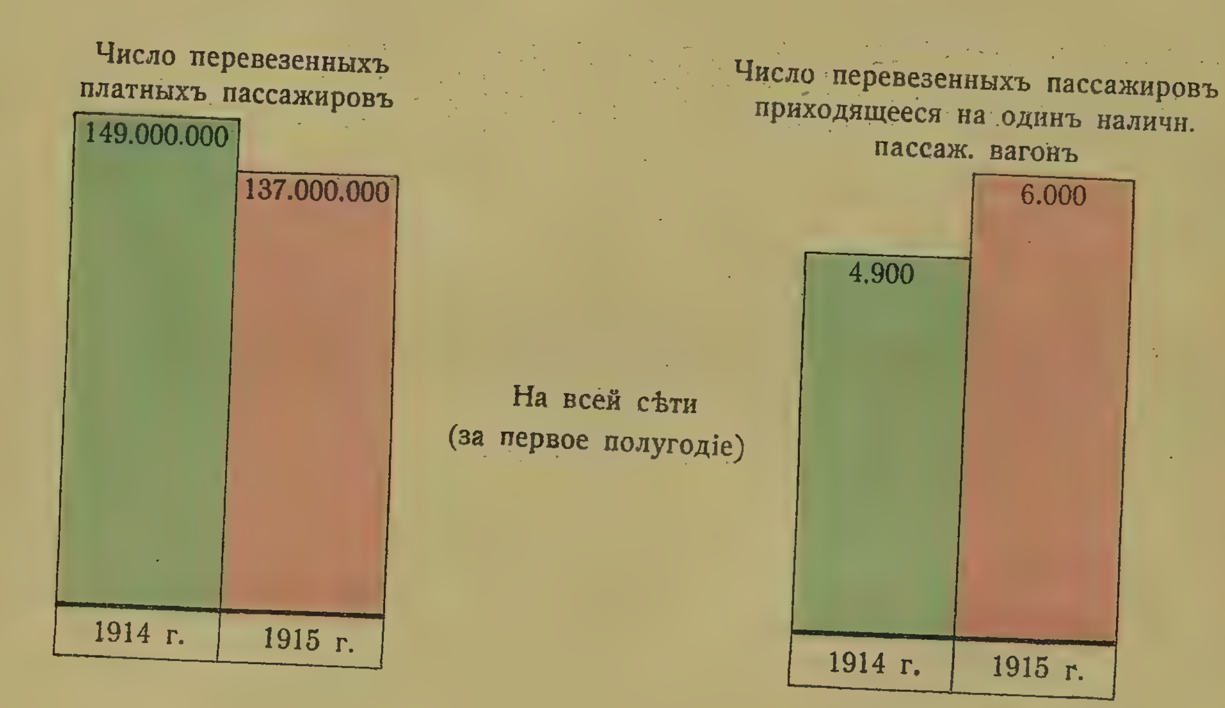
линіи, на которыхъ пасс. движеніе соверш. по смѣшан. графику.

линіи, на которыхъ пасс. дв. соверш. по коммерческому графику.

Чер. 24.

ГРАФИКЪ

перевозки пассажировъ и работы пассажирскихъ вагоновъ
за 1-ое полугодіе 1914 и 1915 гг.



Чер. 25.

нымъ Вѣдомствомъ съ первыхъ же дней мобилизацiи для возстановленiя пассажирскаго движенiя, въ соотвѣтствiи съ насущными потребностями населенiя Имперiи и въ зависимости отъ условiй чрезвычайно напряженной работы всѣхъ дорогъ по выполненiю воинскихъ и санитарныхъ перевозокъ.

Постепенное развитiе пассажирскаго движенiя было доведено въ началѣ 1915 года на большинствѣ дорогъ Восточнаго раiона почти до обычныхъ нормъ таковаго движенiя на нихъ, кромѣ курьерскихъ поѣздовъ, введенныхъ въ ограниченномъ количествѣ. Прилагаемая карта (черт. 24) поясняетъ, гдѣ именно было возстановлено къ указанному времени полное пассажирское движенiе.

Изъ дорогъ Восточнаго раiона, особенному затрудненiю и сокращенiю пассажирское движенiе подвергалось на Сызрано-Вяземской жел. дорогѣ и вообще на всемъ южномъ выходномъ Сибирскомъ направленiи, гдѣ пассажирское движенiе не превосходило 50% отъ обычныхъ размѣровъ его.

Безпересадочныя сообщенiя и курьерскiе поѣзда, кромѣ перечисленныхъ уже въ I части очерка были установлены еще слѣдующiе:

1) *Петроградъ*—Москва—Кавказъ (черезъ Курскъ, Харьковъ, Лозовую): пара скорыхъ поѣздовъ № 5 и № 6, съ вагонами до Кисловодска и Новороссiйска, и одна пара курьерскихъ поѣздовъ № 1р и № 2р до Ростова.

2) *Петроградъ*—Москва: пара поѣздовъ № 5в и № 6в съ группами безпересадочныхъ сообщенiй до Саратова, Царицына, Ростова, Челябинска и Симбирска.

3) *Москва*—Севастополь: безпересадочное сообщенiе въ парѣ почтовыхъ и парѣ пассажирскихъ поѣздовъ.

4) *Москва*—Ростовъ (черезъ Рязань, Козловъ): пара сквозныхъ почтовыхъ и пара пассажирскихъ поѣздовъ.

5) *Москва* — Екатеринославъ: одна пара пассажирскихъ поѣздовъ.

Съ другой стороны къ 1 iюля 1915 года были отмѣнены существовавшiя сообщенiя:

Петроградъ—Броды (и до Львова), Рига—Либава и Кременчугъ—Либава.

Пригородное и дачное движенiе у столицъ было удовлетворено въ достаточной степени и почти въ обычномъ размѣрѣ.

Интересно сравнить результаты пассажирскихъ перевозокъ за первое полугодіе 1915 и 1914 годовъ, т. е. во время войны и до начала военныхъ дѣйствій. Это видно изъ графика (черт. 25), а именно, количество перевезенныхъ *платныхъ* пассажировъ за указанное полугодіе на всей сѣти въ 1914 году и 1915 г. выражается соотвѣтственно числами 149 милліоновъ и 137 мил., т. е. въ 1915 г. менѣе, чѣмъ въ предыдущемъ; но за то въ 1915 г. было въ наличіи для пассажирскихъ перевозокъ значительно меньше подвижного состава, такъ какъ во время войны изъ пассажирскаго парка было выдѣлено для разныхъ потребностей, связанныхъ съ военными дѣйствіями, значительное количество классныхъ вагоновъ, при чемъ въ среднемъ за 1-ое полугодіе 1915 г. это составляло:

а) для оборудованія санитарныхъ поѣздовъ . .	5.615 шт.
б) для другихъ нуждъ (въ среднемъ около) .	4.500 шт.
	10.115 шт.

Поэтому фактически для пассажирскихъ поѣздовъ сѣть имѣла классныхъ вагоновъ:

въ 1914 году	30.346 шт.
„ 1915 „	31.885 — 10.115 = 21.770 шт.

Отсюда число перевезенныхъ пассажировъ, приходящееся на одинъ наличный классный вагонъ, получилось:

для 1914 года	около 4.900 чел.
„ 1915 „	„ 6.000 чел.,

т. е. въ 1915 году паркъ работалъ приблизительно на 22% интенсивнѣе, чѣмъ до войны.

V.

Особыя работы и обстоятельства на желѣзныхъ дорогахъ въ связи съ военнымъ временемъ.

1. Возстановленіе разрушенныхъ при военныхъ дѣйствіяхъ линій.

а. Степень разрушенія линій.

Непріятельскія войска, особенно германскія, при отступленіи взрывали, уничтожали или приводили въ полную негодность почти всѣ желѣзнодорожныя устройства на нашихъ линіяхъ. Рельсовый путь, мосты, стрѣлочные переводы, водокачки, водоемныя зданія, вокзалы, всякія другія зданія, семафоры и телеграфъ оказывались послѣ отступленія непріятеля взорванными, сожженными или разрушенными артиллерійскимъ огнемъ; при этомъ рельсы обычно взрывались въ стыкахъ почти черезъ каждый стыкъ (въ шахматномъ порядкѣ), почему количество порченныхъ рельсовъ бывало не менѣе 50%.

При такихъ условіяхъ возстановленіе желѣзнодорожныхъ линій и движенія по нимъ требовало, конечно, огромной работы, которая при томъ должна была выполняться безусловно экстренно.

б. Общіе пріемы возстановленія линій.

Прежде всего возстановленію подвергались: рельсовый главный путь, мосты, водоснабженіе и необходимые станціонные пути, а затѣмъ уже и другія наиболѣе нужныя устройства. — Для веденія работы были организованы особыя ремонтныя партіи, каждая подъ руководствомъ отвѣтственнаго распорядителя (изъ старшихъ инженеровъ); партіи эти работали совмѣстно съ желѣзнодорожнымъ баталіономъ и держались всегда наготовѣ при спеціально оборудованныхъ необходимыми матеріалами и инструментами ремонтныхъ поѣздахъ.

Съ цѣлью скорѣйшаго возобновленія движенія при двухпутныхъ линіяхъ, для возстановленія одного главнаго пути употреблялись всѣ исправные рельсы другого пути, и движеніе открывалось однопутное.

Временные мосты устраивались преимущественно на шпальныхъ клѣткахъ съ примѣненіемъ рельсовыхъ пакетовъ для перекрытія пролетовъ между клѣтками (черт. 26); затѣмъ былъ выработанъ и широко примѣненъ типъ перекрытія изъ двутавровыхъ балокъ, которыя заготовлялись въ большомъ количествѣ заранѣе (черт. 27); вообще же, въ зависимости отъ разныхъ мѣстныхъ обстоятельствъ, было выработано практикой много разнообразныхъ и остроумныхъ типовъ возстановленія мостовъ, какъ указано, напримѣръ, на прилагаемыхъ фотографіяхъ (черт. 28 и 29).

Большіе мосты часто, для уменьшенія высоты шпальныхъ опоръ, устраивались со спусками къ нимъ свыше 0,020, а движеніе по нимъ производилось при подталкивающихъ паровозахъ съ уменьшенными составами и съ проводникомъ.

Водоснабженіе первое время производилось ручными насосами; затѣмъ исподоволь устанавливалась механическая подача воды, для чего были закуплены въ Варшавѣ оказавшіеся въ наличіи насосы и двигатели, а также затребованы срочно таковые изъ другихъ мѣстъ.

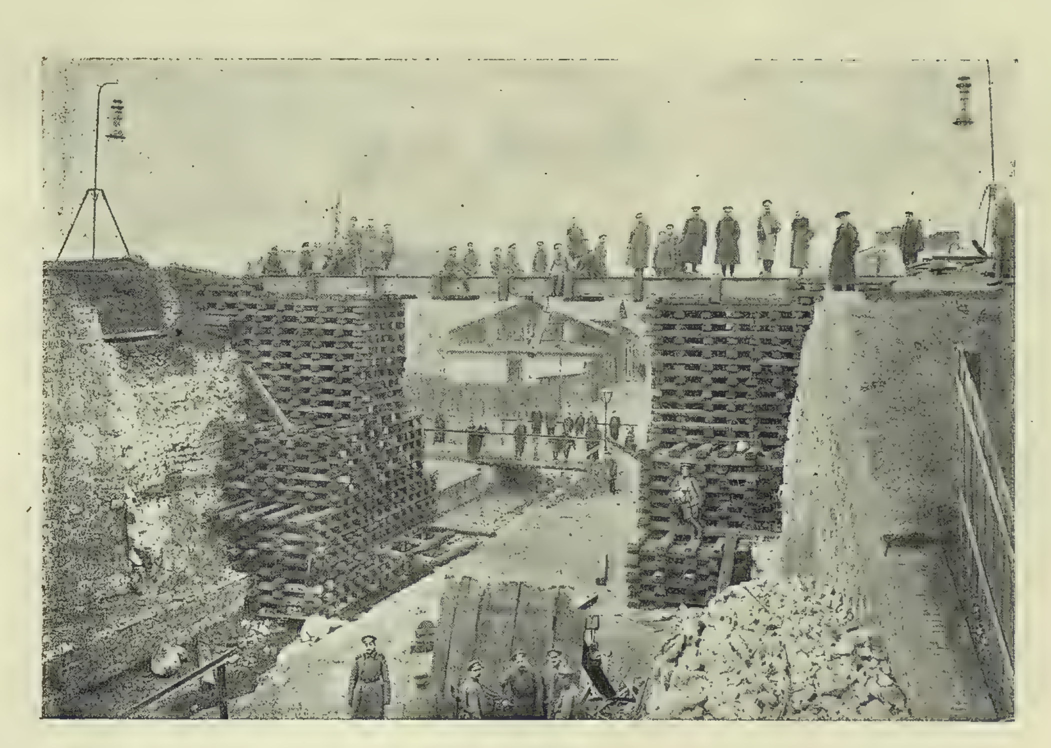
Равнымъ образомъ для возстановленія разрушенныхъ семафоровъ и уничтоженнаго инвентаря станцій (въ видѣ сигналовъ, стрѣлочныхъ фонарей, лампъ, мебели и проч.) были привлечены соотвѣтствующія заведенія Варшавы и другихъ сосѣднихъ городовъ.

Станціонныя служебныя помѣщенія, а также для отдыха и жилья агентовъ устраивались частью въ уцѣлѣвшихъ отъ разрушенія зданіяхъ (или частяхъ ихъ), частью въ вагонахъ-теплушкахъ.

По мѣрѣ возстановленія линіи, каждая вновь открываемая станція немедленно становилась головнымъ пунктомъ воинскаго движенія, гдѣ производилась тотчасъ же разгрузка воинскихъ поѣздовъ и откуда назначалась дальнѣйшая перевозка въ армію маршевыхъ командъ, провіанта и боевыхъ припасовъ. При этомъ, такъ какъ непріятель совершенно разрушалъ и сжигалъ всѣ прилегающія къ желѣзной дорогѣ



Черт. 26.



Черт. 27.



Черт. 28.



Черт. 29.

постройки и складочныя помѣщенія, то для выгрузки интендантскихъ грузовъ устраивались на станціяхъ настилы, а для прикрытія грузовъ отъ непогоды примѣнялись брезенты. Съ этою цѣлью было командировано на фронтъ съ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ 8.600 шт. брезентовъ, взамѣнъ каковыхъ дорогамъ разрѣшено пріобрѣсти новые (за счетъ отпущеннаго кредита въ суммѣ 860.000 руб.).

Зданія разрушенныхъ паровозныхъ депо замѣнялись легкими деревянными навѣсами.

в. Тяжелыя условія производства работъ.

Само собою разумѣется, что для производства работъ по возстановленію разрушенныхъ линій требовалось огромное количество разныхъ матеріаловъ и прежде всего шпалъ, рельсовъ, стрѣлокъ и телеграфныхъ принадлежностей. Между тѣмъ, на мѣстахъ, этихъ матеріаловъ невозможно было имѣть, что чрезвычайно осложняло и затрудняло ремонтъ.

Такъ шпалы, при помощи которыхъ только и можно было производить возстановленіе мостовъ и движенія съ тою срочностью, которая требовалась обстоятельствами дѣла, почти всегда бывали сожжены; стрѣлочныхъ частей и достаточнаго запаса рельсовъ на участкахъ не было (да и нераціонально было бы ихъ держать въ виду возможности уничтоженія непріятелемъ). Приходилось подвозить изъ дальнихъ складовъ и другихъ линій, при чемъ разрушенные мосты являлись помѣхой для дальнѣйшей передачи матеріаловъ на значительныя разстоянія отъ перваго починяемаго въ данный моментъ моста. Подводъ при этомъ невозможно было достать, ибо разбѣгавшееся населеніе не сразу водворялось въ свои жилища, а наличныя подводы были реквизированы для военныхъ обозовъ. Всю массу шпалъ для каждаго слѣдующаго моста приходилось переносить на рукахъ мимо перваго разрушеннаго и починяемаго моста, а затѣмъ перевозить на путевыхъ вагончикахъ до другого, гдѣ повторялась та же перегрузка. Ждать же окончанія перваго моста, дабы съ удобствомъ начать второй, по понятнымъ причинамъ нельзя было: для ускоренія дѣла требовалась параллельная работа по возстановленію сразу всѣхъ мостовъ на освободившейся отъ непріятеля линіи.

Трудность производства работъ усиливалась еще тѣмъ обстоятельствомъ, что въ мѣста работъ нерѣдко залетали непріятельскіе аэропланы и сбрасывали бомбы, вслѣдствіе чего трудно было доставать мѣстныхъ рабочихъ, такъ какъ ближнее населеніе, напуганное бомбами, опасалось итти на линію. Въ этомъ собственно и заключался главный вредъ бомбъ для хода работъ. Съ цѣлью ободренія рабочихъ былъ установленъ потомъ, по соглашенію съ Военными властями, порядокъ, чтобы въ пунктахъ работъ, находящихся въ раіонѣ залетанія аэроплановъ, имѣлась спеціальная воинская охрана, дабы летчики остерегались опускаться слишкомъ низко для большей вѣрности своего прицѣла; кромѣ того, рабочіе при приближеніи аэроплана должны были отходить всторону отъ пути и въ разсыпную, а не толпиться. Возстановленіе мостовъ производилось отчасти даже подъ охраной блиндированныхъ поѣздовъ. — Впрочемъ слѣдуетъ замѣтить, что впослѣдствіи служащіе, рабочіе и населеніе привыкли — такъ сказать — къ аэропланамъ и бомбамъ и стали относиться къ нимъ спокойнѣе и безъ всякой паники, какъ то бывало въ первое время.

г. Высылка матеріаловъ для возстановленія линій съ другихъ дорогъ.

Обращаясь къ вопросу о доставкѣ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ для возстановленія линій, надо указать, что ихъ потребовалось выслать на фронтъ срочно и въ весьма большомъ количествѣ съ дорогъ Восточнаго раіона. Данныя о таковой высылкѣ на 1 іюля 1915 г. приведены въ таблицѣ XIV.

Таблица XIV.

Куда высланы матеріалы съ Восточнаго раіона.	НАИМЕНОВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ.				
	Рельсы въ верст. одного пути.	Скрѣпленія въ. пуд.	Стрѣлоч. переводы комплект.	Брусья стрѣлоч. комплект.	Шпалъ шт.
На Привислин. ж. д.	388	277.700	1.904	100	1.200.000
„ Варш.-Вѣн. „ „	264	176.200	505	120	5.000
„ Галиційск. „ „	139	132.800	366	—	—
„ Сѣв.-Запад. „ „	—	31.800	50	—	—
„ Гербы-Келец. ж д.	87	60.900	50	—	5.000
„ Либ.-Ромен. „ „	—	—	100	—	—
	878	679.400	2.975	220	1.210.000

Потребность въ означенномъ большомъ количествѣ стрѣлочныхъ частей заставила Управленіе желѣзныхъ дорогъ, между прочимъ, прибѣгнуть—за отсутствіемъ въ наличіи этого количества—къ распоряженію о снятіи полныхъ переводныхъ комплектовъ на малодѣйствующихъ станціяхъ Восточнаго раіона (безъ ущерба для нуждъ движенія). Если эти переводы были изъ рельсовъ не нормальнаго типа, то въ мѣстныхъ мастерскихъ данной дороги изготовлялись до отсылки на фронтъ переходныя накладки и подкладки для сопряженія съ нормальными рельсами (т. IIIа и IVа). Такимъ образомъ были собраны на разныхъ дорогахъ слѣдующія количества:

На Ташкентской жел. дор.	300	компл.
„ Риго-Орловской „ „	55	„
„ Сызрано-Вяземск. ж. д.	53	„
„ Екатерининской „ „	50	„
„ Москов.-Курск. „ „	50	„
„ Самаро-Златоуст. „ „	45	„
„ Сѣверныхъ „ „	34	„
„ Александровской „ „	8	„
	595	компл.

Въ виду затрудненій по срочному снабженію дорогъ фронта болтами и костылями, приказано было дорогамъ Восточнаго раіона наличные запасы таковыхъ отправлять на фронтъ, а для текущихъ потребностей изготовлять въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и на мѣстныхъ частныхъ заводахъ и мастерскихъ (по постановленіямъ Совѣтовъ дорогъ). Пріемку костылей и болтовъ разрѣшено Министромъ Путей Сообщенія производить мѣстнымъ агентамъ дороги.

д. Данныя о быстротѣ возстановленія линій.

Заслуживаетъ быть отмѣченнымъ то обстоятельство, что нѣкоторые участки линій приводились въ исправное состояніе по нѣсколько разъ въ виду того, что желѣзнодорожное движеніе обязательно возстанавливалось каждый разъ, какъ только представлялась возможность по ходу военныхъ дѣйствій. Прилагаемая схема (черт. 30) даетъ наглядное представленіе объ этомъ. Она показываетъ общую картину дѣйствій нашихъ Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, проявившуюся въ постоянномъ стремленіи экстренно возстана-

вливать нарушенное движеніе, слѣдуя по пятамъ отступающаго непріятеля. Какъ на одинъ изъ примѣровъ хода ремонтныхъ работъ, можно указать на періодъ съ 10/x по 29/x прошлаго (1914) года, въ теченіе каковаго періода на одной только Варшаво-Вѣнской жел. дор. было заново возстановлено свыше 400 верстъ главнаго пути и устроено 107 временныхъ мостовъ отверстіемъ отъ 1 до 42 саж.

2. Спеціальныя устройства для нуждъ Военнаго Вѣдомства.

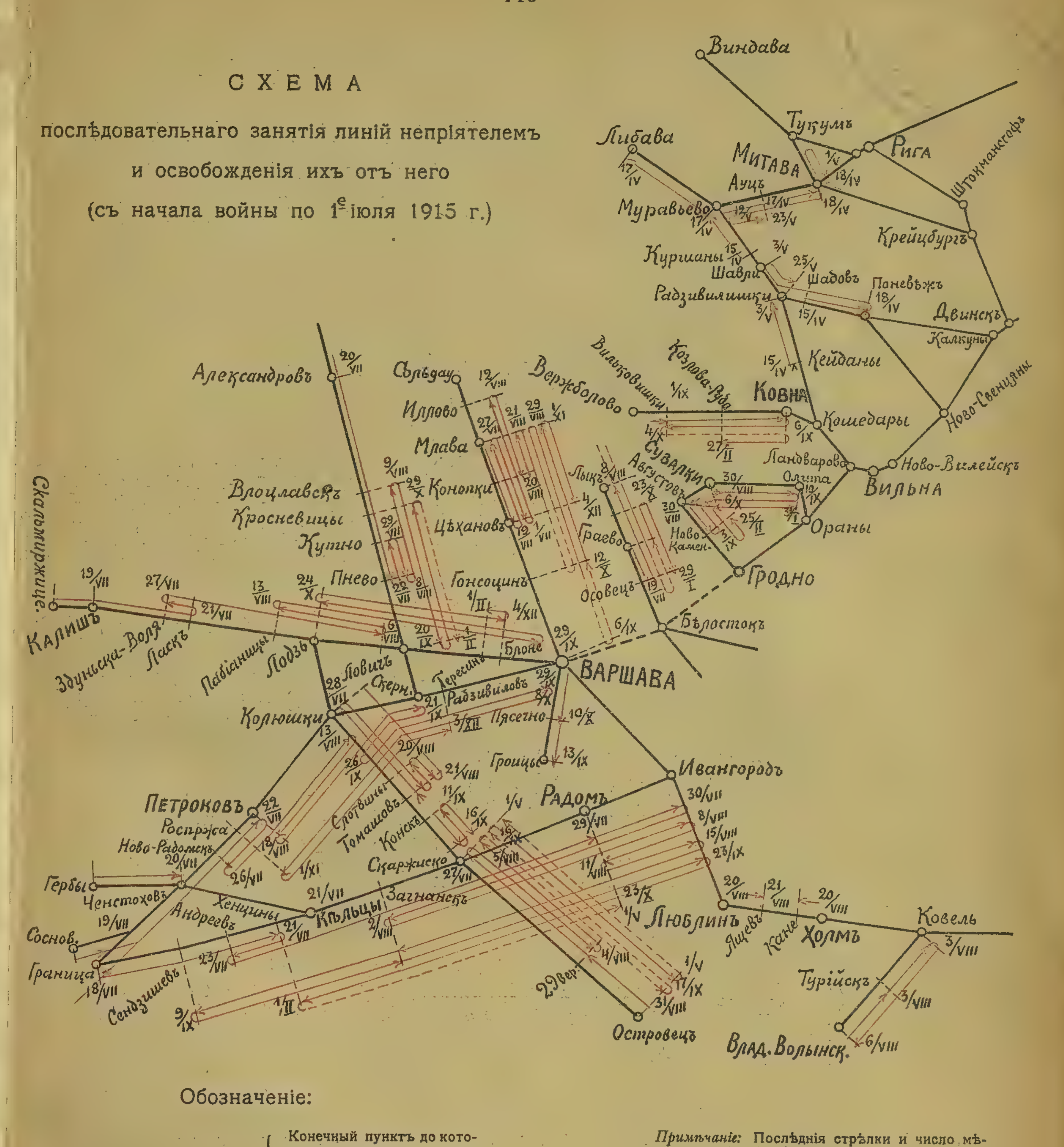
Наряду съ огромной работой по выполненію непрерывныхъ массовыхъ перевозокъ для нуждъ арміи, желѣзныя дороги должны еще выполнять грандіозныя работы по срочному сооруженію многочисленныхъ продовольственныхъ складовъ, изоляціонно-пропускныхъ пунктовъ съ полнымъ оборудованіемъ ихъ, а также по цѣлому ряду другихъ устройствъ спеціально для надобностей Военнаго Вѣдомства.

Строительныя работы, достигающія по этимъ устройствамъ большой стоимости, производятся желѣзными дорогами своимъ обычнымъ штатомъ и своими средствами за счетъ военныхъ кредитовъ. Особая трудность и цѣнность подобныхъ строительныхъ услугъ Военному Вѣдомству со стороны желѣзныхъ дорогъ выясняются, если принять во вниманіе рѣзкій теперь недостатокъ мастеровыхъ и рабочихъ, затрудненія въ полученіи матеріаловъ и проч.

1. Базисные магазины и склады для хлѣба. Имѣющихся въ началѣ войны 12 базисныхъ складовъ въ тылу арміи съ общею вмѣстимостью 15 милліоновъ пудовъ оказалось, какъ пояснено ранѣе, недостаточно. — Въ складахъ не хватало мѣста для храненія всѣхъ заблаговременно заготовляемыхъ для нуждъ арміи хлѣбныхъ грузовъ; а такъ какъ эти грузы необходимо было обязательно размѣстить гдѣ-либо на храненіе, то прежде всего были использованы для этой цѣли пакгаузы, складочныя помѣщенія на желѣзныхъ дорогахъ. На весьма многихъ станціяхъ такіе склады были совершенно заполнены, такъ что пріемъ частныхъ грузовъ въ нихъ долженъ былъ прекратиться. Подобное храненіе интендантскихъ хлѣбныхъ грузовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ было безплатнымъ; а между тѣмъ они достигали громадныхъ количествъ, что видно изъ таблицы XV, въ которой приведены

СХЕМА

последовательнаго занятія линій непріятелемъ и освобожденія ихъ отъ него (съ начала войны по 1-е іюля 1915 г.)



Обозначеніе:

3/XII — Конечный пунктъ до котораго совершалось движеніе нашихъ поѣздовъ въ указанный день.

Примѣчаніе: Послѣднія стрѣлки и число мѣсяца при нихъ указываютъ, что съ этого числа по 1-е іюля 1915 года положеніе осталось безъ перемѣнъ.

Чер. 30.

данныя о наличіи этихъ хлѣбныхъ грузовъ къ 1 января 1915 года на безплатномъ храненіи въ станціонныхъ складахъ желѣзныхъ дорогъ.

Таблица XV.

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	Количество хлѣбныхъ грузовъ, хранившихся въ складахъ на 1 января 1915 г. въ пудахъ.	ПРИМѢЧАНІЕ.
1	Бѣлгородъ-Сумская	37.000	
2	Владикавказская	2.005.000	
3	Волго-Бугульминск.	10.000	
4	Ейская	30.000	
5	Екатерининская	1.055.000	
6	Либаво-Роменская	123.000	
7	Москов.-Вин.-Рыб.	619.000	
8	Московско-Казанск.	700.000	
9	Моск.-Кіево-Ворон.	893.000	
10	Московско-Курская	199.000	
11	Пермская	252.000	
12	Полѣсскія	95.000	
13	Риго-Орловская	13.000	
14	Рязанско-Уральск.	2.749.000	
15	Самаро-Златоустов.	1.404.000	
16	Сызрано-Вяземская	350.000	
17	Сѣверныя	107.000	
18	Сѣверо-Донецкая	59.000	
19	Ташкентская	406.000	
20	Токмакская	17.000	
21	Томская	2.400.000	
22	Троицкая	356.000	
23	Юго-Восточныя	3.220.000	
24	Юго-Западныя	66.000	
25	Южныя	2.070.000	
	Итого	19.235.000	

(На 1 декабря 1914 года было даже 23.109.000 пуд.).

Съ цѣлью устранить необходимость такого храненія интендантскихъ грузовъ на сѣти желѣзныхъ дорогъ, какъ крайне убыточнаго для послѣднихъ, осенью 1914 г. было открыто Военнымъ Вѣдомствомъ на дорогахъ фронта нѣсколько новыхъ базисныхъ складовъ въ существовавшихъ помѣщеніяхъ, а именно въ слѣдующихъ пунктахъ:

Въ Псковѣ	на	500.000	пуд.
„ Новосокольникахъ . .	„	1.000.000	„
„ Куженкино	„	500.000	„
„ Кіевѣ	„	1.000.000	„
„ Черкассахъ	„	1.500.000	„
„ Ровно	„	300.000	„
„ Кобринѣ	„	400.000	„
		5.200.000	пуд.

Въ то же время, по порученію Военнаго Вѣдомства, желѣзными дорогами было приступлено къ постройкѣ новыхъ обширныхъ базисныхъ складовъ, какъ то:

Дарница (Мос.-Кіево-Вор. ж. д.) . .	на	6.104.000	пуд.
Мерефа (Южныхъ жел. д.)	„	4.104.000	„
Постъ 401 вер. (Александ. ж. д.). . .	„	2.280.000	„
Витебскъ (Риго-Орл. ж. д.)	„	1.974.000	„
Невель (Никол. ж. д.)	„	1.368.000	„
		15.830.000	пуд.

Общая стоимость устройствъ этихъ 5 базисныхъ складовъ—2.439.000 руб. Къ 1 іюля 1915 г. почти всѣ работы по устройству ихъ были закончены.

Однако указанное количество вновь открытыхъ базисныхъ складовъ, расположенныхъ вблизи фронта и достаточныхъ для цѣлей расходованія запасовъ арміей въ ближайшее время, являлось все же недостаточнымъ для долгосрочнаго храненія громаднаго количества хлѣбныхъ грузовъ, которые должны закупаться для арміи въ запасъ заблаговременно.

Въ виду этого въ началѣ нынѣшняго года рѣшено было устроить на желѣзныхъ дорогахъ цѣлую обширную сѣть временныхъ хлѣбныхъ складовъ въ спеціально выстроенныхъ для

сего помѣщеніяхъ. Потребные на это кредиты отпускаются Министерствомъ Земледѣлія за счетъ фонда продовольственныхъ заготовокъ для арміи; строительныя работы призводятся средствами желѣзныхъ дорогъ. Въ теченіе перваго полугодія 1915 года были выданы ассигнованія на постройку 146 такихъ складовъ, какъ указано въ таблицѣ XVI. Обшая стоимость устройства этихъ складовъ составляетъ 3.655.000 руб.

Таблица XVI.

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ ЖЕЛѢЗН. ДОРОГЪ.	Число устраиваемыхъ хлѣбныхъ складовъ.	Вмѣстимость всѣхъ этихъ складовъ въ пудахъ.	Положеніе работъ на 1 іюля 1915 г.
1	Пермская	1	100.000	Постройка закончена въ маѣ.
2	Омская	31	5.000.000	
3	Томская	1	200.000	
4	Южныя	19	9.000.000	
5	Московско-Винд.-Рыб.	1	5.000.000	
6	Омская	30	4.791.000	
7	Юго-Западныя	15	2.680.000	
8	Москов.-Кіево-Ворон.	7	2.500.000	
9	Екатерининская	3	900.000	
10	Пермская	10	800.000	
11	Самаро-Златоустов.	6	720.000	
12	Сызрано-Вяземская	5	536.000	
13	Томская	3	500.000	
14	Сѣверныя	4	230.000	
15	Московско-Курская	1	200.000	
16	Рязанско-Уральская	1	100.000	
17	Московско-Казанская	1	50.000	

Такимъ образомъ съ окончанiемъ всѣхъ перечисленныхъ устройствъ общее количество хлѣбныхъ грузовъ, которые могутъ быть одновременно размѣщены для хранения во всѣхъ складахъ для армiи, выразится суммой около 53.5 миллiоновъ пудовъ (чер. 31).

Что касается типа построекъ для создаваемыхъ складовъ, то для всѣхъ временныхъ складовъ строенiя возводятся легкаго временнаго типа; для базисныхъ же складовъ примѣняются постройки постояннаго типа, дабы они остались и для послѣдующаго пользованiя.

Кромѣ самыхъ построекъ, на складахъ требуется въ большинствѣ случаевъ прокладывать спецiальные пути и производить при этомъ земляныя и другiя работы, иногда значительныхъ размѣровъ. Общая стоимость разрѣшенныхъ на 1 iюля 1915 г. къ постройкѣ всѣхъ новыхъ складовъ—свыше 6 миллiоновъ руб.

2. *Изоляцiонно — пропускные пункты.* Изоляцiонно - пропускные пункты по существу своему являются такими пунктами, гдѣ больные высаживаются изъ поѣздовъ, осматриваются, подвергаются изоляцiи и затѣмъ, по выясненiи характера заболѣванiя, препровождаются въ ближайшiя губернскiя, земскiя, городскiя и военныя больницы; они не разсчитываются на продолжительное пребыванiе въ нихъ больныхъ и потому для нихъ первоначально была установлена норма 15—20 кроватей.

Такихъ пунктовъ было устроено въ прошломъ (1914) г. 52, согласно приказа Верховнаго Начальника Санитарной и Эвакуацiонной части отъ 8 ноября 1914 г. № 15. Практика вскорѣ выяснила недостатокъ указанной нормы для нѣкоторыхъ пунктовъ, и они были срочно расширены, а именно: Челябинскъ—до 100 кроватей, Пенза—до 180 кроватей, Вологда—до 100 кроватей, Вильна—до 76 кроватей, Балашовъ—до 300 кроватей, Козловъ—до 113 кроватей и Ртищево—до 508 кроватей.—Вообще къ 1 января 1915 года имѣлось (какъ указано въ 1-ой части очерка) 52 пункта на 2037 кроватей, на что израсходовано одновременно около 500.000 руб., при дальнѣйшемъ ежемѣсячномъ содержанiи съ расходомъ въ 220.000 руб.

Въ теченiе перваго полугодiя с. г., по повелѣнiю Верховнаго Начальника Санитарной и Эвакуацiонной Части, были

устроены желѣзными дорогами еще 53 новыхъ изоляціонно-пропускныхъ пункта и значительно расширены существовавшіе, что дало возможность добавить противъ прежняго еще около 6.000 кроватей и что обошлось около 1.600.000 руб. при потребномъ расходѣ на содержаніе добавленныхъ пунктовъ и кроватей около 630.000 рублей.

3. *Другія устройства для нуждъ Военнаго Вѣдомства.* Изложенными уже выше строительными работами по возведенію разныхъ зданій и путей для Военнаго Вѣдомства еще не исчерпываются всѣ спеціальные труды желѣзныхъ дорогъ для потребностей арміи, такъ какъ дорогами было выполнено и выполняется также много другихъ разнообразныхъ работъ по требованію Военнаго Вѣдомства.

Такъ, въ раіонѣ, ближайшемъ къ театру военныхъ дѣйствій, желѣзными дорогами было выполнено, между прочимъ, слѣдующее:

а) платформы для погрузки и выгрузки артиллерійскихъ и другихъ военныхъ грузовъ, а также для посадки раненыхъ (деревянныя, временнаго типа):

на	Привислинскихъ	ж.	д.	около	28.600	кв.	саж.
„	Варшаво-Вѣнской	„	„	„	3.500	„	„
„	Закавказскихъ	„	„	„	2.000	„	„

б) настиловъ шпальныхъ для временныхъ складовъ интендантскихъ грузовъ (особенно вслѣдствіе уничтоженія непріятелемъ пакгаузовъ и складочныхъ помѣщеній при отходѣ):

на	Привислинскихъ	ж.	д.	около	37.800	кв.	саж.
„	Варшаво-Вѣнской	„	„	„	5.500	„	„
„	Закавказскихъ	„	„	„	1.500	„	„

в) временныхъ навѣсовъ для той же и другихъ цѣлей:

на	Привислинскихъ	ж.	д.	около	14.500	кв.	саж.
„	Варшаво-Вѣнской	„	„	„	2.000	„	„
„	Закавказскихъ	„	„	„	1.000	„	„

Далѣе, какъ на дорогахъ Западнаго, такъ и Восточнаго раіона устроены и оборудованы многочисленные временные питательные пункты (55 станцій), ларьки-навѣсы для продажи нижнимъ чинамъ припасовъ по установленнымъ цѣнамъ

ГРАФИКЪ

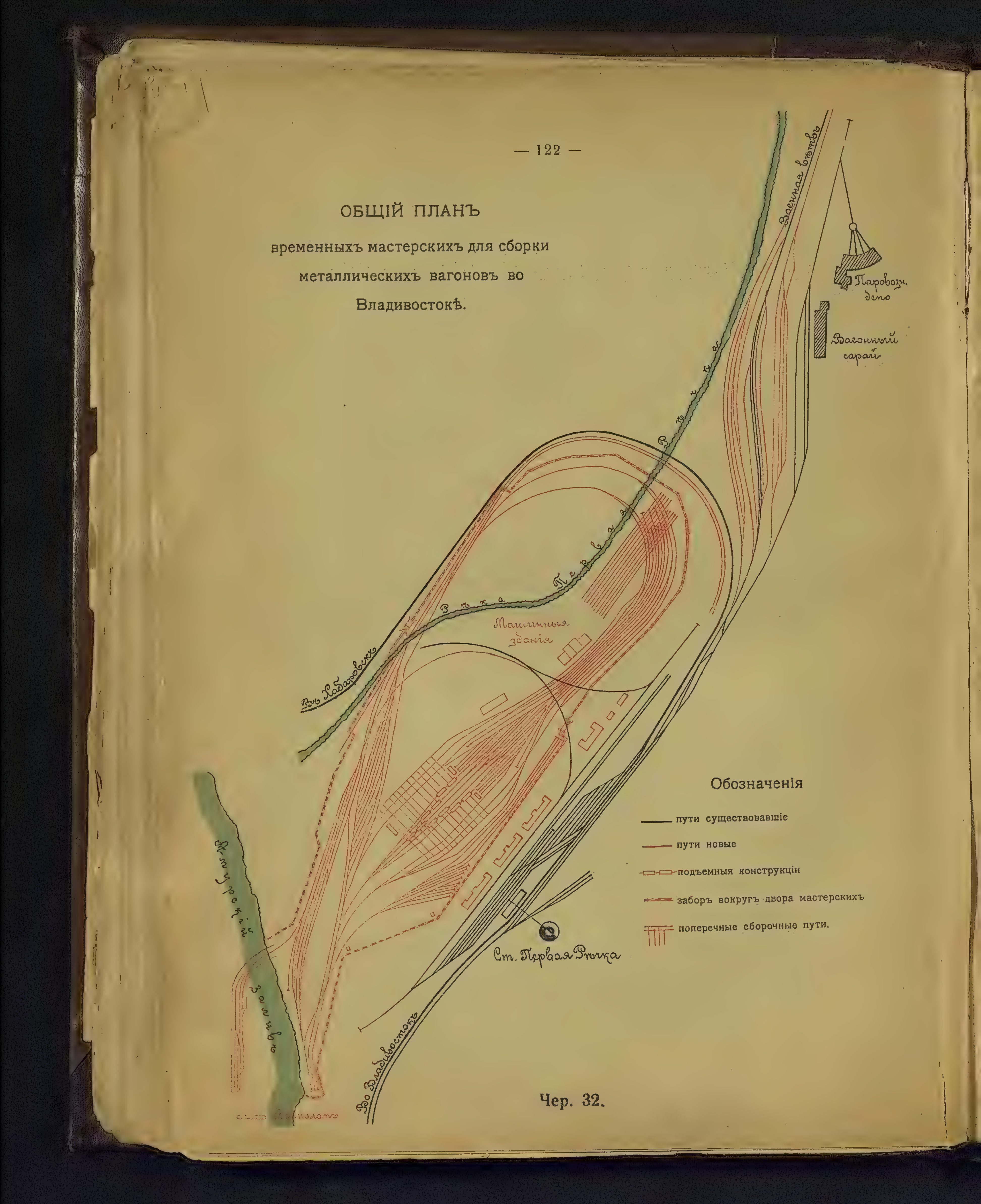
вмѣстимости всѣхъ продовольственныхъ складовъ для арміи.

Въ началѣ войны	Къ 1 іюля 1915 г.
15.000.000 пуд.	53.500.000 пуд.

Чер. 31.

ОБЩІЙ ПЛАНЪ

временныхъ мастерскихъ для сборки металлическихъ вагоновъ во Владивостокѣ.



Чер. 32.

(свыше 300 станцій), приспособленія для кипяченія воды по станціямъ, а также разныя устройства для дизенфекціи и иныхъ надобностей Военнаго Вѣдомства.

Кромѣ того къ многимъ изъ перечисленныхъ выше строеній потребовалось провести значительное количество мощеныхъ и грунтовыхъ дорогъ. И т. д.

3. Созданіе временныхъ мастерскихъ во Владивостокѣ для сборки подвижного состава, заказаннаго въ Америкѣ.

Заказанные въ Америкѣ большемѣрные металлическіе вагоны изготовляются тамъ на заводахъ въ видѣ отдѣльныхъ частей и въ несобранномъ состояніи доставляются моремъ во Владивостокъ. Для сборки же вагоновъ потребовалось срочно создать во Владивостокѣ особыя мастерскія, такъ какъ тамъ никакихъ приспособленій для сего не имѣлось.

Для этой цѣли использованъ участокъ городской земли близъ станціи Первая Рѣчка Уссурійской желѣзной дороги, на прибрежной полосѣ Амурскаго залива, въ 3—4 верстахъ отъ города. Площадь земли, занятая для нуждъ мастерскихъ составляетъ 14 десятинъ, при чемъ городъ вначалѣ рѣшилъ предоставить эту землю безплатно на все время сборки состава, однако въ дальнѣйшемъ условія пользованія могутъ измѣниться (у города есть стремленіе назначить весьма высокую арендную плату), вслѣдствіе чего предположено, въ случаѣ надобности, отчудить такой участокъ земли.

Устройство мастерскихъ въ общихъ чертахъ заключается въ слѣдующемъ.

Вся сборка вагоновъ будетъ производиться на спеціальныхъ рельсовыхъ путяхъ подъ открытымъ небомъ. Для полученія достаточно большого фронта работъ, для удобства и скорости сборки, во дворѣ мастерскихъ укладывается до 40 вер. рабочихъ путей, продольныхъ и поперечныхъ (чер. 32).

Для поднятія особенно крупныхъ частей на сборочныхъ путяхъ устанавливается 10 спеціальныхъ конструкцій, состоящихъ изъ 2-хъ мостовыхъ крановъ каждая, съ пневматической подъемкой. Кромѣ того, для цѣлей подъемки тяжестей на территоріи мастерскихъ будутъ работать еще 12 крановъ силою по 10 тоннъ и 6 крановъ силою по 20 тоннъ.

Вначалѣ, до надлежащаго оборудованія мастерскихъ, работа по сборкѣ будетъ производиться вручную, а затѣмъ всюду

будутъ широко примѣнены пневматическіе инструменты съ цѣлью ускоренія работъ и уменьшенія потребнаго количества рабочей силы.

Въ качествѣ машинныхъ зданій во дворѣ мастерскихъ устраиваются:

а) Котельная, для которой примѣняются котлы отъ капитально ремонтируемыхъ паровозовъ,
б) Компрессорная, съ 4 компрессорами, дающими до 11.000 куб. футовъ сжатаго воздуха въ минуту.
в) Кузница,
г) Слесарная и
д) Электрическая станція.

Зданія устраиваются временнаго типа. Отъ компрессорнаго отдѣленія идетъ по территоріи мастерскихъ сѣть соотвѣтствующихъ трубъ для доставленія сжатаго воздуха къ многочисленнымъ сборочнымъ инструментамъ и кранамъ. Огромный дворъ мастерскихъ ограждается заборомъ.

Организація управленія мастерскихъ и личный составъ таковы: во главѣ мастерскихъ ставится Управляющій, непосредственно подчиненный Управленію желѣзныхъ дорогъ, съ двумя помощниками; всѣ производства дѣлятся на 8 отдѣловъ съ особымъ завѣдующимъ во главѣ (инженеры), съ соотвѣтствующимъ штатомъ мастеровыхъ: рабочіе вначалѣ набираются въ количествѣ 1.200 человѣкъ (исключительно русскихъ), что съ остальными служащими по мастерскимъ составитъ въ общемъ штатъ около 1.700 человѣкъ.—Въ дальнѣйшемъ, при развитіи работъ полнымъ ходомъ, намѣчено довести контингентъ рабочихъ до 4.500—5.000 человѣкъ, добавивъ для этого соотвѣтственное количество рабочихъ китайцевъ.

Для размѣщенія всѣхъ служащихъ и рабочихъ приняты двѣ мѣры:

во-первыхъ использованы находящіяся вблизи воинскія казармы, въ которыхъ Военное Вѣдомство разрѣшило помѣстить 1.500 русскихъ рабочихъ, а

во-вторыхъ устраиваются соотвѣтствующія новыя зданія временнаго типа на территоріи мастерскихъ.

Деревянныя работы въ собранныхъ уже вагонахъ, а также и малярныя будутъ производиться въ находящемся рядомъ

депо Уссурійской желѣзной дороги, для чего подлѣ него устраивается цѣлый паркъ спеціальныхъ путей и проводится къ нему пневматическая труба изъ компрессорнаго отдѣленія: работы въ депо также будутъ производиться пневматическимъ путемъ.

Собранные и отдѣланные въ окончательномъ видѣ вагоны будутъ перегоняться пробными пробѣгами до ст. Угольная (въ 30 вер.), гдѣ и будетъ дѣлаться окончательный осмотръ ихъ и написаніе трафаретовъ.

Что касается паровозовъ „Декаподъ", которые должны прибывать въ разобранномъ видѣ изъ Америки, то сборка ихъ будетъ производиться въ Харбинскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, расширенныхъ для этой цѣли. Части же паровозовъ предполагается доставлять изъ Владивостока въ Харбинъ съ новыми собранными вагонами, которые отсюда по мѣрѣ сборки паровозовъ будутъ направляться цѣлыми поѣздами (во главѣ съ этими паровозами) въ Россію.

При открытіи нормальныхъ работъ въ упомянутыхъ мастерскихъ по сборкѣ вагоновъ и паровозовъ предполагается выпускать ежедневно въ среднемъ 100 вагоновъ и не менѣе 5 паровозовъ.

Надлежитъ еще упомянуть о способѣ доставки частей подвижного состава къ мастерскимъ.

Для выгрузки указанныхъ частей изъ пароходовъ по береговой линіи Владивостокскаго порта отведено въ разныхъ мѣстахъ 13 свободныхъ участковъ. Такъ какъ тамъ не имѣлось никакихъ приспособленій для причала и выгрузки, то пришлось всюду устраиватъ соотвѣтствующія набережныя. Для возможности возки сгруженныхъ частей и передачи ихъ въ мастерскія потребовалось устроить цѣлый рядъ желѣзнодорожныхъ погрузочныхъ путей, и, кромѣ того, устроить сплошное желѣзнодорожное сообщеніе по береговой линіи между отведенными участками и сборочными мастерскими, что вызвало необходимость сноса ряда строеній и разныхъ устройствъ для пропуска сквозного пути.

Вообще созданіе разсматриваемыхъ мастерскихъ потребовало весьма крупныхъ и напряженныхъ работъ, при всей ихъ необходимой срочности; такъ, для приведенія въ удобный видъ площади, отведенной подъ мастерскія, и приданія

сборочнымъ путямъ соотвѣтствующаго профиля (горизонтальность или уклонъ не свыше 0,002) понадобилось произвести свыше 32,000 куб. саж. земляныхъ работъ; общее количество желѣзнодорожныхъ путей, устраиваемыхъ въ связи съ нуждами мастерскихъ, достигаетъ 70 вер.; жилыя помѣщенія устраиваются на 3.000—3.500 человѣкъ служащихъ и рабочихъ, и т. д.

Всѣ устройства и оборудованіе мастерскихъ предположено закончить осенью 1915 г.

4. Поведеніе личнаго персонала желѣзныхъ дорогъ на театрѣ военныхъ дѣйствій.

Работа желѣзнодорожныхъ служащихъ на театрѣ военныхъ дѣйствій протекала въ чрезвычайно трудныхъ условіяхъ, въ крайне напряженномъ состояніи и часто въ виду непосредственной опасности со стороны врага. Спѣшность работы въ силу обстоятельствъ требовалась безусловная, что еще больше усугубляло тяжесть труда.

Исполняя свой долгъ и оберегая желѣзнодорожное достояніе, служащимъ нерѣдко приходилось оставлять свои служебные посты подъ снарядами непріятеля. Весьма нерѣдко они должны были по долгу службы нести свои дежурства по суткамъ, двое и болѣе безъ перерыва, безъ сна, зачастую въ голодѣ и холодѣ.

Станціямъ фронта, обремененнымъ вообще спѣшной и напряженной работой, приходилось еще испытывать особыя затрудненія въ ночной работѣ, такъ какъ всѣ огни, даже сигнальные, должны были всегда быть потушенными въ виду налетовъ вражескихъ аэроплановъ и цеппелиновъ.

И можно констатировать, что желѣзнодорожные служащіе исполняли свой долгъ родинѣ съ самоотверженнымъ рвеніемъ и полнымъ сознаніемъ, отъ самаго старшаго до самаго младшаго. Подтвержденіемъ этому служатъ уже сами результаты ихъ трудовъ на пользу арміи, а кромѣ того многочисленныя донесенія высшихъ руководителей желѣзныхъ дорогъ и свидѣтельства военныхъ и жандармскихъ властей. Въ видѣ примѣра умѣстно привести здѣсь нѣсколько выдержекъ изъ такихъ документовъ.

Такъ, Начальникъ Варшаво-Вѣнской жел. дор. въ своемъ рапортѣ по поводу возстановленія разрушенныхъ линій го-

воритъ (отъ 30 октября 1914 г.); „ . . . не нахожу достаточно словъ, чтобы должнымъ образомъ охарактеризовать отношеніе къ дѣлу персонала дороги, причастнаго къ возстановленію движенія . . . .".

Въ другомъ донесеніи (отъ 20/VII 1914 г.) онъ пишетъ: „Въ смыслѣ отношенія общей массы служащихъ всей дороги и Управленія къ долгу службы можно сказать, что оно не оставляетъ желать чего-либо лучшаго".

Начальникъ Либаво-Роменской желѣзной дороги, говоря о своевременной уборкѣ съ угрожаемыхъ станцій всего казеннаго имущества, въ связи съ эвакуаціей таковыхъ, подъ непосредственной опасностью со стороны врага, заявляетъ (отъ 8 октября 1914 г.): „ . . . . всѣ служащіе всѣхъ службъ вели себя образцово и никакой, хотя бы малѣйшей, растерянности между ними не наблюдалось . . . ".

Онъ же, по случаю экстренной эвакуаціи ст. Либава въ виду бомбардировки таковой непріятельскимъ флотомъ, поясняетъ (отъ 8 марта 1915 г.): „Свидѣтельствую, что всѣ преподанныя мною указанія были выполнены служащими съ неукоснительной точностью, отчетливымъ пониманіемъ всѣми своихъ обязанностей и безпримѣрной быстротой".

Далѣе, объ исполненіи своихъ обязанностей желѣзнодорожными служащими той же станціи Либава, при первой бомбардировкѣ ея въ августѣ 1914 г., читаемъ слѣдующее заявленіе Начальника Виленскаго Жандармскаго Управленія желѣзныхъ дорогъ (въ письмѣ Начальнику дороги отъ 23/VIII 1914 г.): „Насколько я былъ удрученъ, увидѣвъ совершенно ненужный погромъ, произведенный Начальникомъ порта въ раіонѣ крѣпости, настолько я былъ обвороженъ спокойной энергіей и распорядительностью подчиненныхъ Вамъ агентовъ дороги. Работы *) производились такъ спокойно и быстро, что многіе изъ жителей ничего объ этомъ даже не подозрѣвали"...

Начальникъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ донесеніи о бомбардировкѣ Феодосійскаго порта турецкимъ флотомъ увѣдомляетъ (отъ 31 октября 1914 г.): „Не смотря на панику и бѣгство населенія изъ города Феодосіи, всѣ желѣзнодорож-

*) По уборкѣ со станціи казеннаго имущества, подвижного состава и проч.

ные служащіе были на своихъ мѣстахъ и исполняли свои обязанности неустрашимо, съ полнымъ сознаніемъ долга".

Завѣдующій передвиженіемъ войскъ въ Вильнѣ, въ одной изъ своихъ депешъ (отъ 8/IX 1914 г.) высказываетъ: „Нахожу, что всѣ дѣйствія желѣзнодорожныхъ служащихъ были превыше похвалъ".

Начальникъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ рапортѣ отъ 8 ноября 1914 г. свидѣтельствуетъ: „Рѣшительно всѣ служащіе отличались выше всякой похвалы, но есть такіе, которые вели себя какъ герои".

И т. д.

Подобные документы говорятъ сами за себя и дальнѣйшихъ поясненій не требуютъ.

Заключительныя замѣчанія.

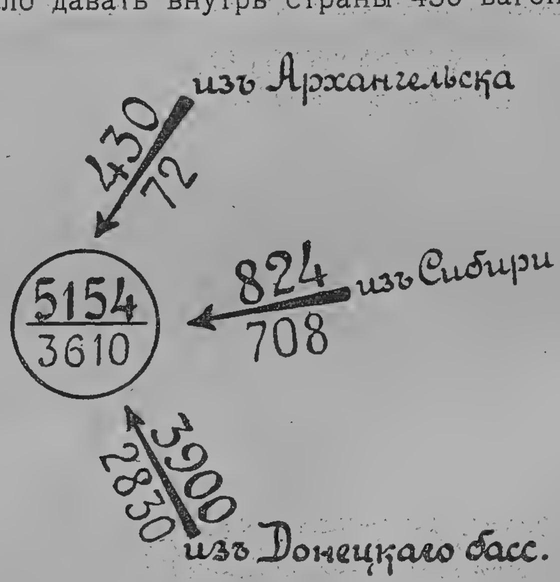
Изъ вышеприведеннаго общаго обзора дѣятельности желѣзныхъ дорогъ въ теченіе перваго полугодія 1915 г. возможно сдѣлать нижеслѣдующіе главнѣйшіе выводы.

1. Къ началу разсматриваемаго періода сѣть желѣзныхъ дорогъ, въ силу изложенныхъ причинъ, являлась недостаточно обезпеченной надлежащими запасами топлива; изъ всего своего подвижного состава желѣзныя дороги должны были употребить не менѣе половины на перевозки для нуждъ арміи и потребностей обороны и только другой половиной могли обслуживать обычныя нужды страны; рѣзко измѣнившіяся вслѣдствіе внѣшнихъ событій направленія грузовыхъ потоковъ, небывалая мощность ихъ и особыя свойства показали крайнюю недостаточность желѣзнодорожныхъ средствъ въ такихъ направленіяхъ. Отдавая себѣ ясный отчетъ въ этихъ важныхъ для жизни страны явленіяхъ, Желѣзнодорожное Вѣдомство непрестанно стремилось и стремится къ устраненію неблагопріятнаго вліянія сихъ явленій, для чего Вѣдомствомъ выработаны и примѣнены многочисленныя мѣропріятія, указанныя въ очеркѣ.

2. Въ предупрежденіе кризиса въ топливѣ на желѣзныхъ дорогахъ, примѣненъ цѣлый рядъ мѣръ, позволившихъ уменьшить почти на 50% потребленіе дорогами донецкаго угля, чѣмъ достигнута возможность предоставить этотъ уголь (въ большей соотвѣтственно мѣрѣ) для другихъ важныхъ государству предпріятій и избѣжать еще большаго загруженія линій перевозками угля, и безъ того чрезвычайно напряженными. Съ другой стороны для обезпеченія желѣзныхъ дорогъ (и означенныхъ предпріятій) углемъ изъ Донецкаго бас-

сейна, какъ единственнаго источника полученія такового, примѣнено регулированіе потребленія угля въ странѣ, по степени важности потребителей. Наряду съ этимъ широко примѣнена заготовка для желѣзныхъ дорогъ большого количества дровъ хозяйственнымъ способомъ и при содѣйствіи Лѣсного Вѣдомства (около 20% всего потребленія).

3. Главнѣйшія сейчасъ для жизни страны желѣзнодорожныя линіи, при помощи существенныхъ мѣропріятій и нововведеній, срочно и значительно усилены. А именно, къ 1 іюля 1915 года почти было закончено усиленіе трехъ важнѣйшихъ грузовыхъ направленій — изъ Сибири, Архангельска и Донецкаго бассейна: Архангельское направленіе вмѣсто 72 вагон. стало давать внутрь страны 430 вагоновъ въ день



Чер. 33.

(черезъ Няндому 170 ваг., по Двинѣ черезъ Котласъ 260 ваг.); Сибирское направленіе даетъ по сѣверной и южной выходнымъ магистралямъ 824 вагона вмѣсто бывшихъ 708 вагоновъ въ день; изъ Донецкаго бассейна явилось возможнымъ вывозить на Сѣверъ около 3.900 вагоновъ въ день вмѣсто прежнихъ 2.830 вагон. (черт. 33). Въ общемъ результатѣ подвозъ съ окраинъ во внутрь страны увеличенъ, примѣрно, на 1.500 вагоновъ въ день или почти на 43% больше прежняго.

4. Выработанъ и примѣненъ рядъ важныхъ по своимъ послѣдствіямъ мѣръ въ смыслѣ наиболѣе продуктивнаго

использованія наличнаго подвижного состава сѣти. Это позволило тѣмъ же количествомъ состава произвести значительно большія перевозки, чѣмъ прежде.

5. Перевозки войскъ и грузовъ для арміи совершались въ разсматриваемомъ полугодіи при столь же высокой степени успѣшности, какъ и въ первый періодъ войны.

6. Коммерческія перевозки удовлетворялись въ соотвѣтствіи съ свободными для сего желѣзнодорожными средствами, изъ коихъ подвижного состава можно было предоставить для этихъ перевозокъ вдвое менѣе, чѣмъ обычно; въ зависимости отъ этого и таковыя перевозки могли выполняться въ количествѣ соразмѣрно меньшемъ обычнаго. Тѣмъ не менѣе Вѣдомство принимало и принимаетъ всяческія мѣры къ улучшенію коммерческихъ перевозокъ. — Съ цѣлью удовлетворенія прежде всего наиболѣе насущныхъ нуждъ населенія, Желѣзнодорожное Вѣдомство приняло, въ предѣлахъ его компетенціи, мѣры къ установленію нѣкоторой (необходимой по условіямъ момента и наличію желѣзнодорожныхъ средствъ) регулировки самого потребленія; это осуществлено путемъ предоставленія правительственно - общественнымъ организаціямъ при Вѣдомствѣ *) извѣстнаго права повышать очереди необходимыхъ грузовъ, а также посредствомъ видоизмѣненія схемы очередей отправленія частныхъ грузовъ.

7. Пассажирское движеніе доведено было въ данное полугодіе почти до обычныхъ нормъ, за исключеніемъ дорогъ фронта и нѣкоторыхъ магистралей Восточнаго раіона. При этомъ вся сѣть дорогъ располагала для такихъ перевозокъ пассажирскимъ паркомъ на 35% меньше обычнаго, между тѣмъ количество перевезенныхъ пассажировъ лишь на 13% менѣе, чѣмъ за тотъ же періодъ въ мирное время. Это явилось результатомъ того, что пасс. паркъ работалъ въ первое полугодіе 1915 года на 22% больше прежняго.

8. Помимо перевозочныхъ операцій, возникла необходимость для желѣзныхъ дорогъ выполнять рядъ иныхъ разно-

*) Совѣщанія при Пораіонныхъ Комитетахъ.

образныхъ функцій для удовлетворенія нуждъ арміи: экстренно строить многочисленные склады для интендантскихъ грузовъ; строить, оборудовать и обслуживать многочисленные изоляціонно-пропускные пункты, питательные пункты и проч.

9. Персоналъ желѣзнодорожныхъ линій на театрѣ военныхъ дѣйствій, своимъ самоотверженнымъ трудомъ по экстренному возобновленію разрушенныхъ линій и своей неустанной работой по удовлетворенію всѣхъ нуждъ воинскаго движенія, оказалъ драгоцѣнныя услуги арміи и защитѣ родины и выставилъ съ наилучшей стороны громадную желѣзнодорожную армію служащихъ нашей сѣти.

Конецъ 2-ой части.

1915 г., декабрь.
Составилъ инженеръ *В. Цыгульскій.*



